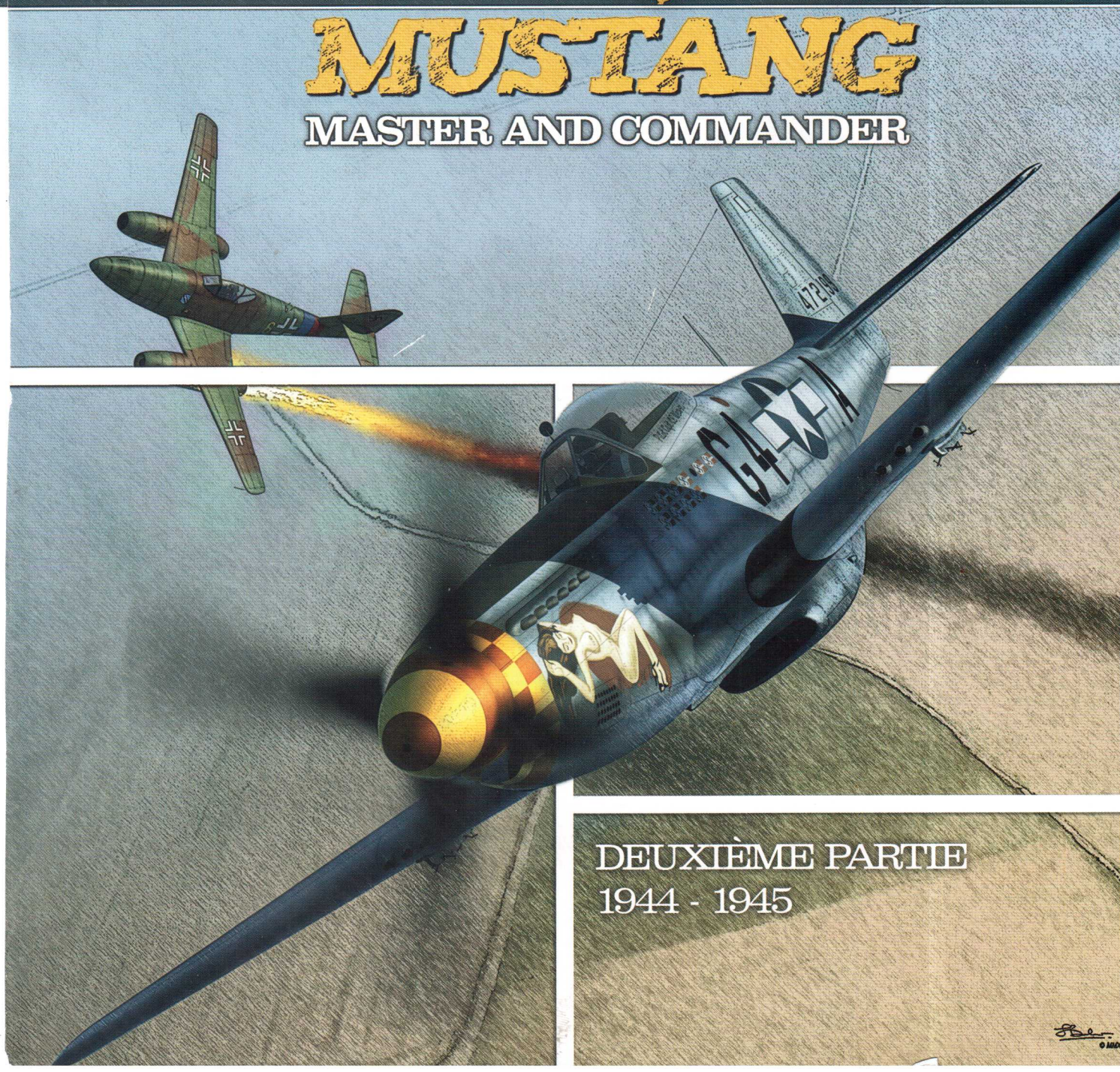
aéro JOURNAL HORS-SERIE
Déc. 2012 - Janv. 2013
HS N° 13

aéro JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

P51 MUSTANG

MASTER AND COMMANDER

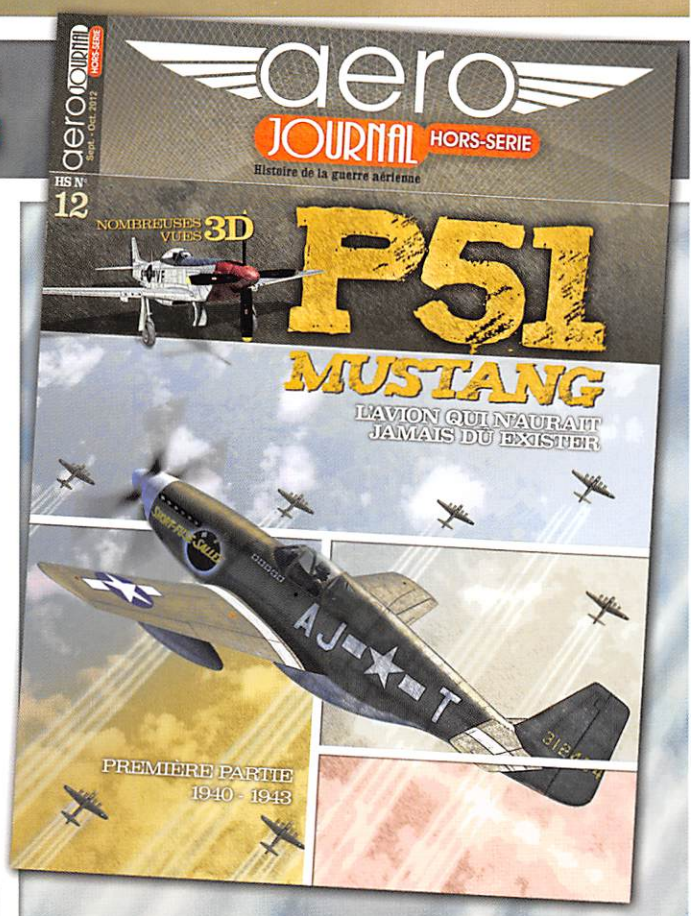


DEUXIÈME PARTIE
1944 - 1945

PREMIÈRE PARTIE 1940 - 1943
PARUE EN SEPTEMBRE 2012

HORS-SÉRIE N° 12

Dès sa naissance, le Mustang a dû survivre à un puissant tir de barrage venant de la part de gens haut placés qui ne voulaient pas entendre parler d'un avion « not invented here ». Comme tout le monde a fini par admettre que l'avion n'était pas si mauvais que ça, on a essayé d'en tirer quelque chose : il est devenu avion de reconnaissance tactique et chasseur-bombardier. Son avenir était alors si illisible qu'il a même reçu trois noms différents : Apache, Invader et Mustang. Ces mêmes personnages ont ressenti comme un outrage personnel le fait de vouloir marier ce qu'ils refusaient de reconnaître comme la meilleure cellule d'un monomoteur monoplace au monde à un moteur... anglais ! Le fait que ce moteur était désormais construit sous licence aux États-Unis a infléchi leur position, mais ils ne voyaient toujours pas à quoi il pouvait servir. Un chasseur d'escorte ? Mais pour quoi faire, les bombardiers stratégiques de l'Air Force se débrouillaient très bien sans.
Enfin... de moins en moins bien... et quand les pertes en B-17 et B-24 ont atteint la cote d'alerte, à l'automne 1943, d'autres voix se sont élevées pour signifier à ses opposants que la plaisanterie avait assez duré. Le North American P-51 Mustang s'est alors imposé comme « le » chasseur d'escorte par excellence.
Le tome I retrace le parcours de cet appareil d'exception, depuis la conception du NA-73 jusqu'aux toutes premières opérations des P-51B depuis l'Angleterre avec la *Ninth Air Force*, en décembre 1943.



aero JOURNAL HORS-SERIE

DEUXIÈME PARTIE 1944 - 1945

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

MASTER AND COMMANDER

Quand commence l'année 1944, le P-51 Mustang a gagné sa dure bataille contre l'Air Force. Il lui reste à gagner celle qu'il doit livrer à la Luftwaffe. Curieusement, elle sera peut-être plus facile. En l'espace de trois mois, le Mustang brise les reins de son adversaire et retourne même le fer dans la plaie en survolant la capitale du *Reich* sans aucune opposition. Après la guerre, Hermann Göring dira qu'il n'avait jamais cru une telle chose possible. Très vite, grâce à la présence de leurs *Little Friends*, les pertes des bombardiers américains diminuent d'une manière appréciable et celles de la chasse allemande augmentent d'une façon inquiétante. Jour après jour, le Mustang traduit dans les faits la devise du nouveau chef de la *Eighth Air Force*, Jimmy Doolittle : votre mission est de détruire la Luftwaffe.

Et il la détruit partout où elle se trouve, dans le ciel mais aussi sur terre. Or, ces sorties de *strafing* vont se révéler particulièrement coûteuses, car, plus mortel que les Messerschmitt et les Focke-Wulf, un nouvel adversaire y attend le Mustang : la *Flak*. Si le P-51 détruit autant d'avions ennemis en combat aérien qu'au sol, il perd deux fois plus de pilotes sous les obus de la redoutable artillerie antiaérienne allemande que sous ceux de ses rivaux directs, ce qui est un fait qui a souvent été oublié.

Sans aller jusqu'à prétendre que le P-51 Mustang a remporté la victoire en Europe, ce que beaucoup d'auteurs emportés par leur enthousiasme ont clamé, force est de constater qu'il a pleinement rempli sa mission, et même au-delà de toute espérance, ce qui n'est pas un moindre exploit pour un avion qui a failli ne jamais exister...

CJE

Aérojournal Hors-Série n°13
Décembre 2012 - Janvier 2013

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0710 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, rute d'Avignon
13090 Aix-en-Provence– France
SARL au capital de 40 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication	Y. Kadari
Rédacteur-en-chef	C.-J. Ehrengardt
Correctrice	B. Watellier
Secrétariat	C. Valence
Direction artistique	A. Gola
Infographie	A. Giancaterina
	M. Mioduszewska
	B. Drenec

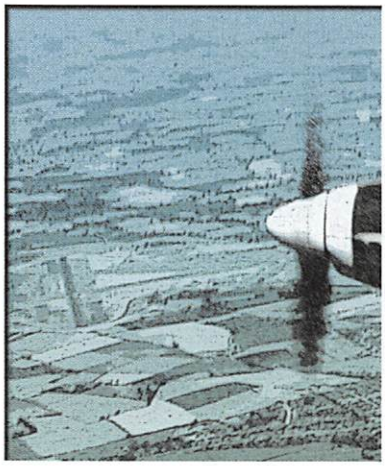
Service des ventes et réassort : à juste Titres
04 88 15 12 40

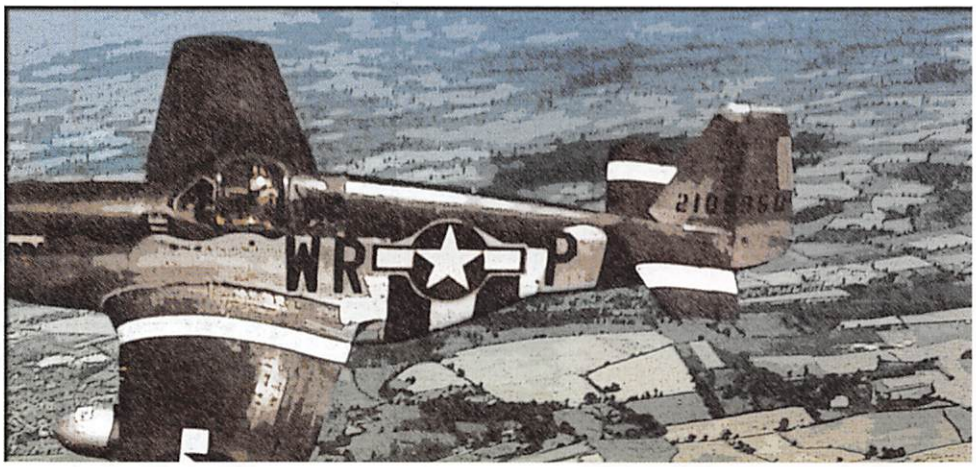
Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

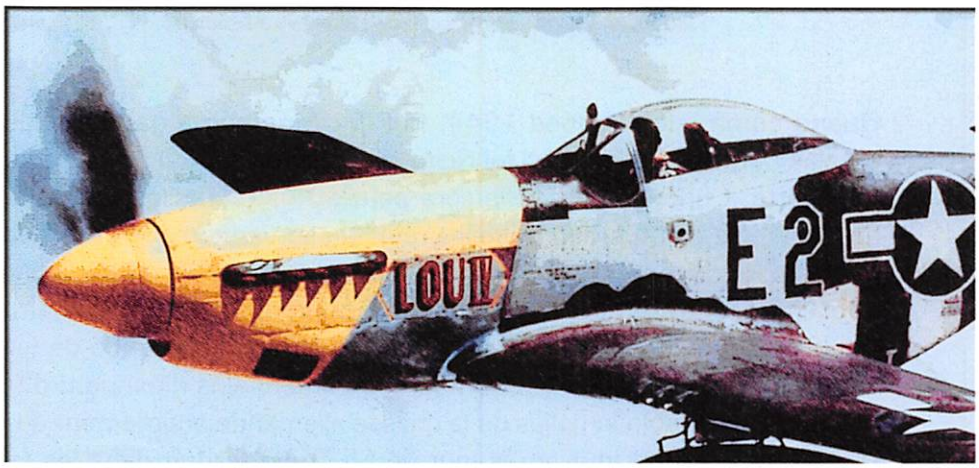
© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

CHAPITRE 1 « ARGUMENT » FRAPPANT P. 6

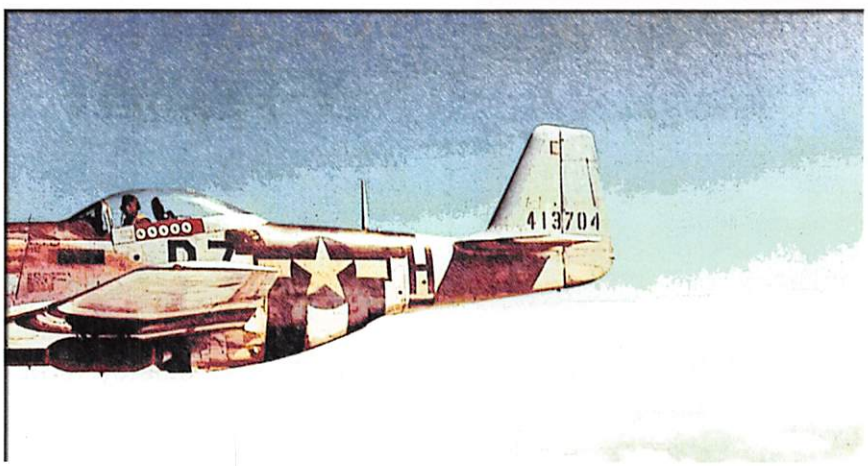




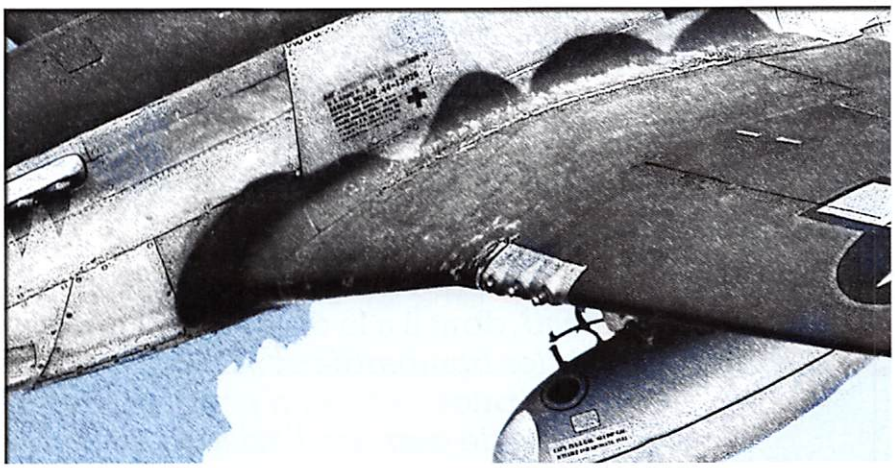
CHAPITRE 2 CHATTANOOGA CHOO-CHOO P. 22



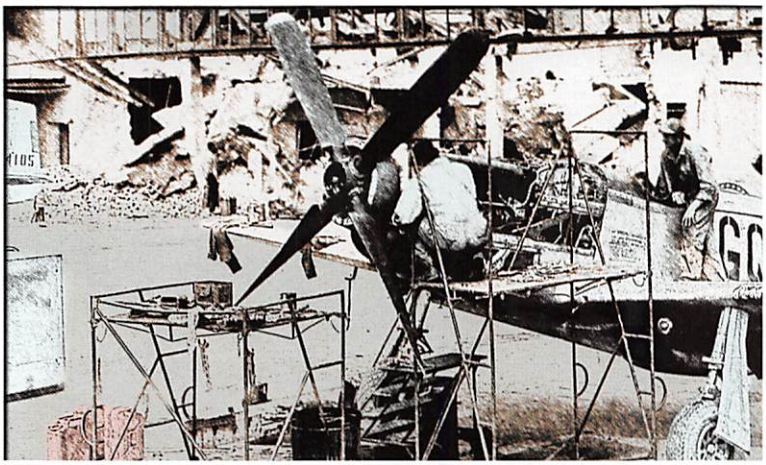
CHAPITRE 3 LA RÉSURGENCE DE LA LUFTWAFFE P. 40

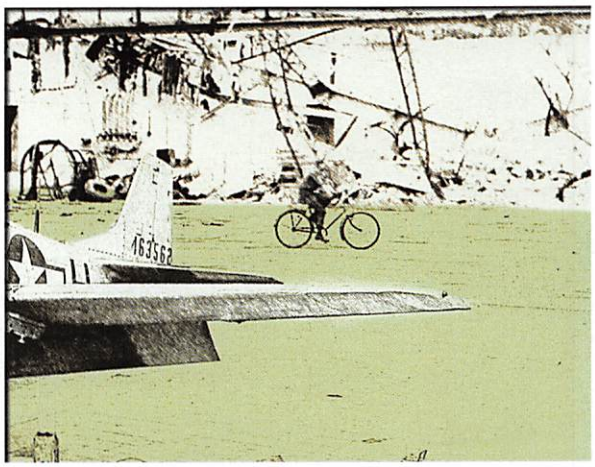


CHAPITRE 4 — JETS BANDITS AT 6 O'CLOCK HIGH! — P. 60



CHAPITRE 5 — MASTER AND COMMANDER — P. 81





ANNEXES

1 - FICHE D'IDENTIFICATION DES *FIGHTER GROUPS* SUR P-51 — P. 106

2 - VICTOIRES ET PERTES DES *FIGHTER GROUPS* SUR P-51 — P. 114

3 - LES AS SUR MUSTANG — P. 116

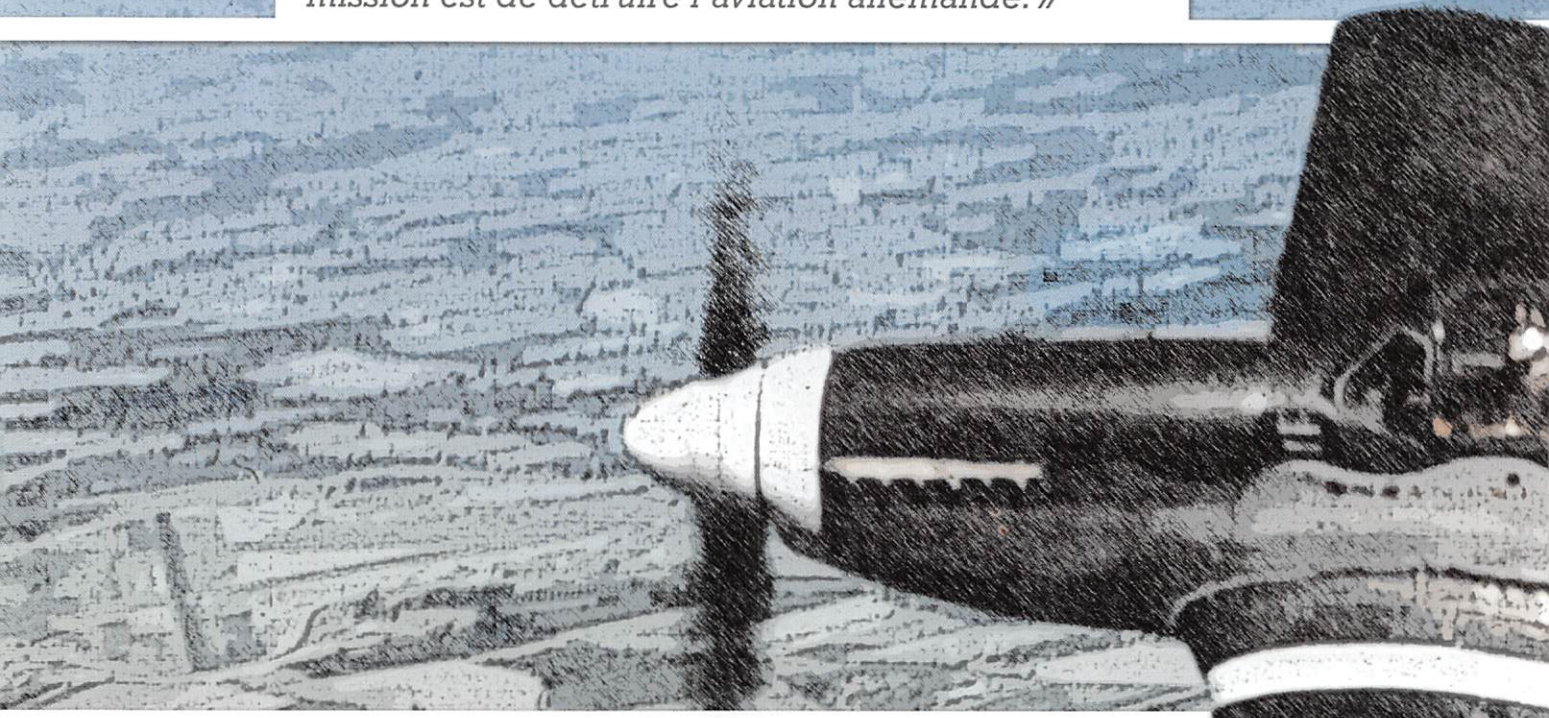
TEXTES : CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

PROFILS : JEAN-MARIE GUILLOU

COUVERTURE : JERRY BOUCHER

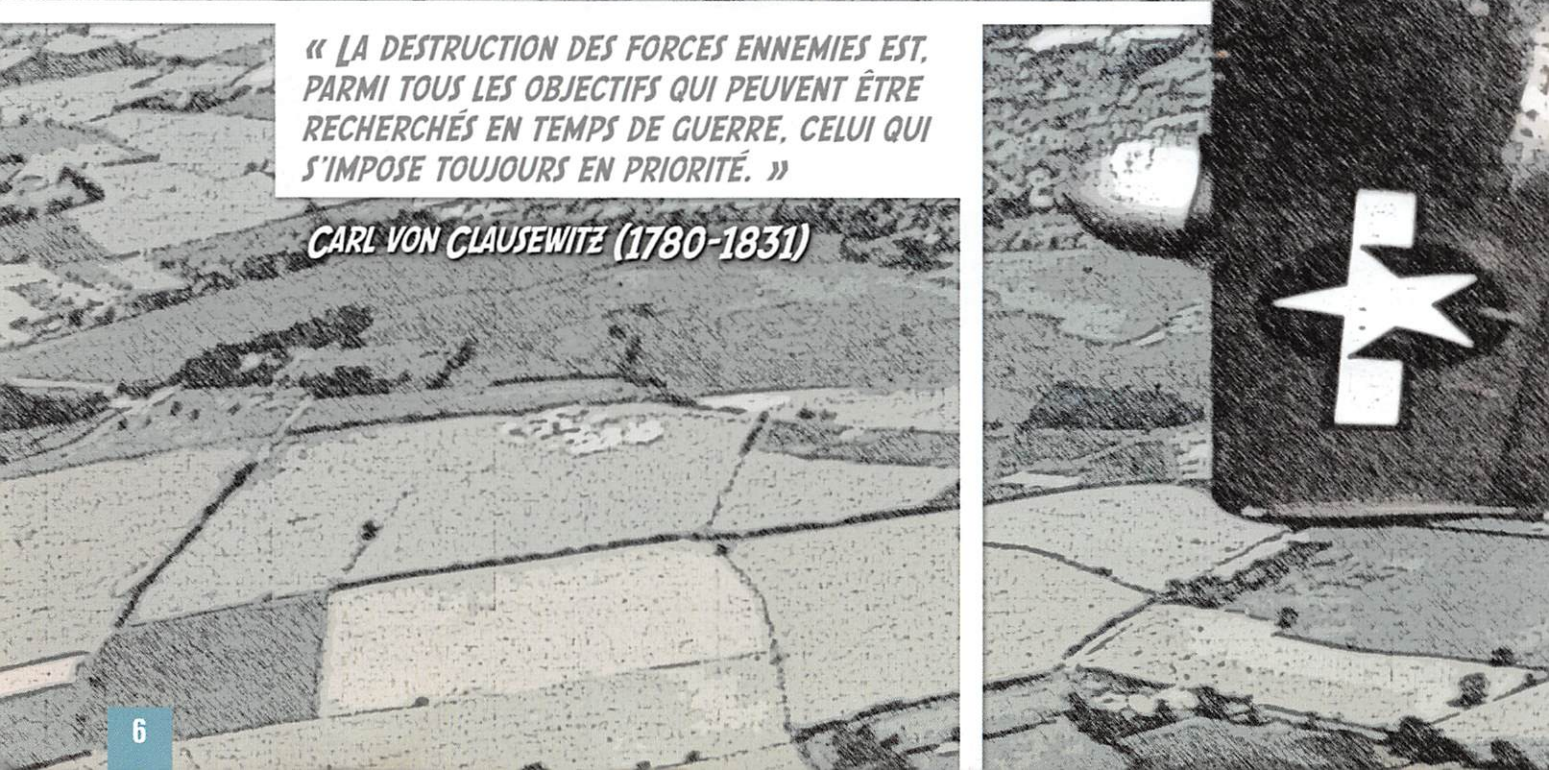
L'illustration de couverture, signée Jerry Boucher, représente le Captain Charles E. Weaver (362nd *Fighter Squadron*, 357th *Fighter Group*) revendiquant sa 8e victoire aérienne, un Me 262, au-dessus de l'aérodrome de Prague-Ruzeny, le 18 avril 1945.

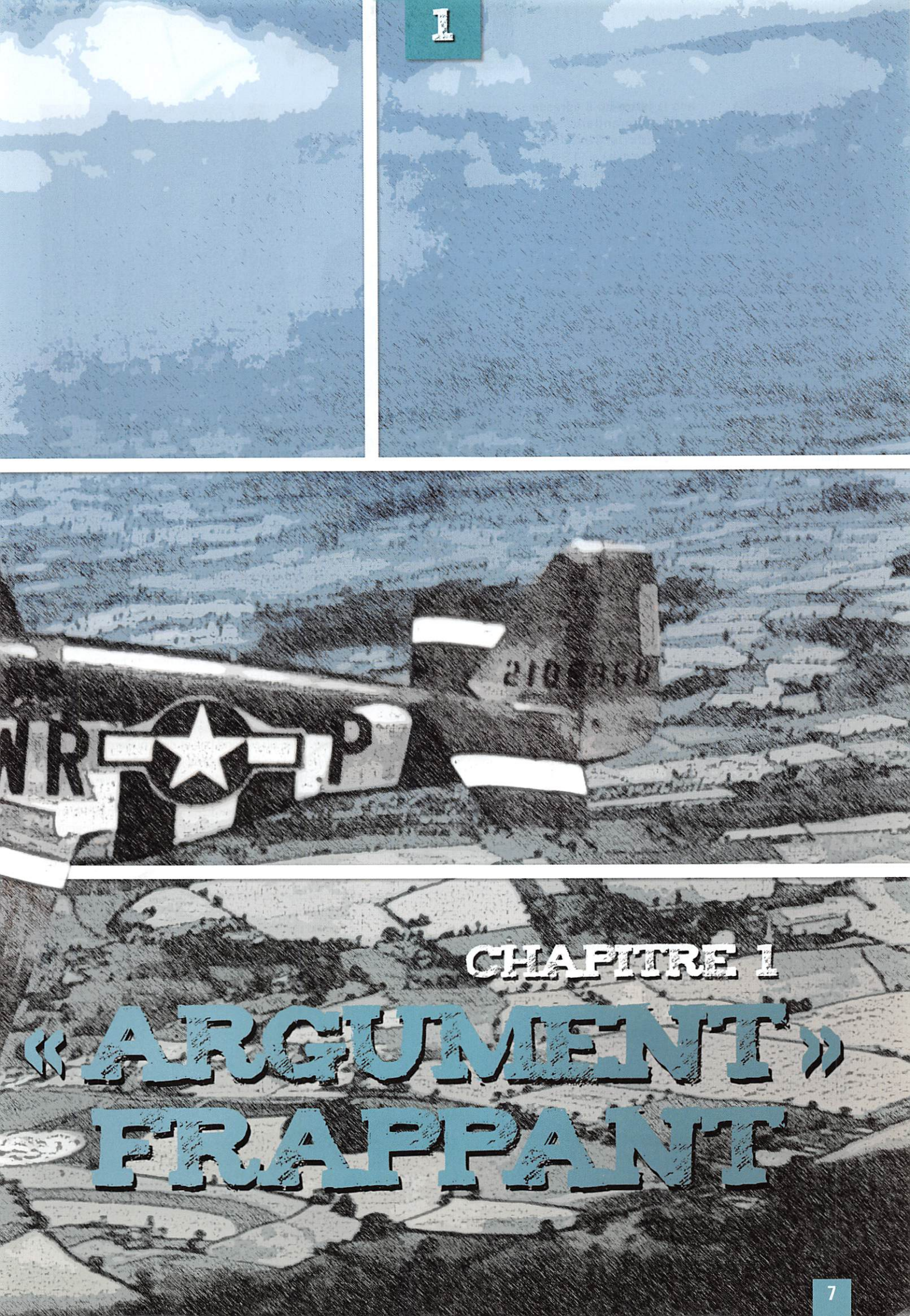
Avec l'arrivée de Doolittle aux commandes de la *Eighth Air Force*, les lignes vont bouger. L'une de ses premières visites, après sa prise de commandement, est pour le *Major General* William E. Kepner. Dans son bureau, celui-ci a fait graver la devise du VIII *Fighter Command*, dont il a la charge : « *Notre mission est de ramener les bombardiers.* » Doolittle fixe le panneau et dit à Kepner : « *Cela n'est plus d'actualité. Votre mission est de détruire l'aviation allemande.* »



« LA DESTRUCTION DES FORCES ENNEMIES EST, PARMI TOUS LES OBJECTIFS QUI PEUVENT ÊTRE RECHERCHÉS EN TEMPS DE GUERRE, CELUI QUI S'IMPOSE TOUJOURS EN PRIORITÉ. »

CARL VON CLAUSEWITZ (1780-1831)





1

CHAPITRE 1

« ARGUMENT » FRAPPANT

Dans la lettre qu'il adresse aux commandants des unités de la 8th AF, le 27 décembre 1943, Doolittle est on ne peut plus clair : « Détruire les forces aériennes ennemies où que vous les trouviez, dans le ciel, au sol et dans les usines. » Ordre est donné aux chasseurs de ne plus coller aux bombardiers – un peu à la manière dont l'avaient fait les Allemands pendant la Bataille d'Angleterre – mais d'engager systématiquement le combat avec la chasse allemande. Cette décision fera un peu grincer des dents au sein des unités de bombardement, mais elle s'inscrit en droite ligne de l'opération « Pointblank ».

Cette directive du 14 juin 1943, entérinée lors de la conférence de Québec (août 1943), cible la destruction ou, tout au moins, l'affaiblissement significatif de la chasse allemande par des bombardements intensifs afin de laisser le champ libre aux quadrimoteurs américains au-dessus du *Reich*. Deux thèses s'affrontent alors quant à la finalité de l'opération. Les partisans du « tout stratégique » estiment que les bombardiers lourds pourront mettre un terme à un conflit armé par l'anéantissement de la capacité industrielle ennemie et l'effondrement du moral de la population civile qui s'ensuivra, tandis que les plus pragmatiques, notamment les *Combined Chiefs of Staff*, voient en « Pointblank » la meilleure manière de préparer le terrain à un débarquement en Europe occidentale. Le *General* Dwight D. Eisenhower, qui deviendra le *Supreme Commander, Allied Expeditionary Forces*, en janvier 1944, chargé de mener à bien l'invasion du continent, redoute par-dessus tout que la bataille pour la suprématie aérienne ne se déroule au-dessus des plages de débarquement. Pour lui, elle doit avoir lieu bien plus tôt et, de préférence, dans les cieux du *Reich*. Annihiler le potentiel de la Luftwaffe avant la conquête terrestre de l'Europe occidentale est primordial. Ayant l'écoute de Roosevelt, il fera plier l'Air Force – et les Britanniques – à sa conception des choses.

Le 27 novembre 1943, le *Combined Operational Planning Committee* entérine l'opération « Argument », consistant en une série de raids menés conjointement par les 8th et 15th AF sur les usines de construction aéronautique et celles de composants mécaniques (comme les roulements à billes). La RAF promet d'engager ses bombardiers de nuit sur les zones attaquées par les Américains dans la journée. « Argument » n'est rien d'autre qu'une mise à jour de « Pointblank » incluant la participation de la 15th AF, officiellement formée le 1er novembre 1943 en Italie.

▲ Le *Lieutenant General* James H. Doolittle, commandant la *Eighth Air Force* (à droite), vient d'épingler l'*Air Medal* sur la poitrine du *Major General* William E. Kepner, commandant le VIII *Fighter Command* (3 août 1944).

MEDAL OF HONOR

Toutefois, à partir du mois de décembre 1943, le mauvais temps se fait l'allié de l'Allemagne. Nombre de missions doivent être décommandées. Cela n'arrange pas les affaires de Spaatz, car l'Air Force est déjà très en retard sur les objectifs fixés par « Pointblank », à tel point qu'Eisenhower se demande si le débarquement pourra bien avoir lieu à la date arrêtée, en mai 1944.

Une anecdote circule alors : Spaatz, très énervé par le nombre de missions annulées par Doolittle, se rend à son PC et lui tient alors à peu près ce langage : « Je me demande si vous avez les c... pour commander une grosse force aérienne. Si vous ne les avez pas, je trouverai quelqu'un qui les a ». Serrant les dents, Doolittle donne rendez-vous à Spaatz un jour où le temps est bouché, avec un plafond bas et du brouillard et l'embarque à bord d'un B-17 ; après que le pilote, totalement égaré, a dû se poser dans un champ au milieu de nulle part, Spaatz est reparti plus ou moins convaincu...

Quelques raids ont néanmoins lieu en janvier 1944, mais la double mission du 11 sur Aschersleben et Halberstadt se solde par un nouveau désastre : 60 bombardiers perdus sur 525 envoyés (11 %), malgré l'escorte de chasse. Toutefois, lors de cette sortie, un pilote se distingue particulièrement : le *Major* James H. Howard, commandant le 356th FS du 354th FG :

« Quand j'ai rétabli à l'altitude des bombardiers, je me suis retrouvé seul. Il y avait une "box" de B-17 en particulier qui était malmenée par six chasseurs ennemis monomoteurs et bimoteurs [les B-17 appartiennent au 401st BG - NDA]. Le premier avion que j'ai eu était un

[1] Seulement 14 ont été décernées à un membre de la 8th AF pendant la guerre, et Howard sera le seul pilote de P-51 à la recevoir, ce qui situe le niveau d'excellence requis pour la décrocher.

[2] Deux pilotes ont revendiqué un P-51 à l'ouest de Bruxelles à un horaire qui correspond à celui de la chute de Giltner : l'*Oberfeldwebel* Rudolf Haninger et l'*Obergefreiter* Krames, tous deux de la 4./JG 1. Les témoignages parlent de Fw 190 « au nez blanc », ce qui cadre bien avec les marques du I./JG 1.

North American P-51B-5-NA (43-6797)

2nd Lieutenant Charles E. Shea
381st *Fighter Squadron*, 363rd *Fighter Group*
Rivenhall, janvier 1944.

bimoteur de chasse de nuit. J'ai piqué dessus, lui ai balancé quelques pruneaux et je l'ai vu aller s'écraser. [...] Peu après avoir repris de l'altitude, un F-W est venu croiser ma route, un peu en dessous. Il a grimpé dans le soleil en m'apercevant. Je l'ai sérieusement arrosé et j'ai failli percuter sa verrière quand le pilote l'a éjectée pour évacuer l'avion. Je l'ai vu sauter en parachute. [...]
« Les choses sont arrivées si vite qu'il m'a été difficile de me souvenir de l'ordre dans lequel les événements se sont produits. En fait, je n'ai jamais vu trente ou quarante avions ennemis à la fois, comme les gars des bombardiers l'ont raconté après. J'en voyais un, lui balançais quelques pruneaux et remontais. Il y en avait un tas dans le coin ; tout ce qu'il y avait à faire, c'était de leur tirer dessus. Soyez certain que je n'ai jamais pris le temps de les compter. Pour dire les choses crûment, j'avais un boulot à faire et je l'ai fait. »
Et bien fait... puisqu'il est crédité de trois victoires sûres, une probable et un « endommagé », un exploit qui lui vaut de recevoir la *Medal of Honor* [1] – une belle revanche pour le Mustang, six semaines après sa première mission de guerre !

LES « ROOKIES » AU COMBAT

Tandis qu'en haut lieu on s'active pour une opération de grande envergure prévue fin février, les « bleus » du 357th *Fighter Group* s'apprêtent à entrer en lice. L'attente a été longue, comme se le remémore le *Major* Thomas L. Hayes Jr., commandant le 364th *Fighter Squadron* :
« Quand nous sommes arrivés, nous n'avions pas d'appareils ni la moindre information à propos de la date à laquelle nous les aurions. Pour passer le temps, nous avons étudié à fond les manuels d'identification des avions britanniques, allemands et américains. Après deux mois, nous étions très forts à ce petit jeu, mais la guerre se déroulait sans nous. Le 354th, le premier à piloter le P-51 en Europe, se battait déjà contre la Luftwaffe. Noël est arrivé. Le mess est tombé à court de dinde, et mes chefs de patrouille m'ont invité à déguster du poulet rôti sur leur poêle à bois. Ils m'ont dit qu'il serait impoli de demander d'où venaient les poulets. Je suis donc resté poli, mais persuadé qu'un fermier du coin avait dû déplorer la disparition de quelques-uns de ses volatiles. »
Après plusieurs vols d'entraînement destinés, entre autres, à familiariser les pilotes avec leur nouvelle monture, le paysage et les conditions climatiques, ceux-ci commencent à effectuer des missions dites « d'endoctrinement », consistant à être intégrés par groupes de trois ou quatre à de véritables opérations effectuées par un groupe chevronné. En l'occurrence, il s'agit du 354th FG, avec lequel le *Lieutenant Colonel* Edwin S. Chickering (commandant le groupe) et les *Majors* Donald W. Graham et Hubert I. Egnes (respectivement second du groupe et commandant du 362nd FS) exécutent la toute première sortie de guerre du 357th FG, le 14 janvier 1944. Malheureusement, au cours de la seconde, le 24 janvier, le *Captain* Joe H. Giltner Jr. (commandant le 363rd FS) est abattu entre Gand et Bruxelles par un chasseur allemand [2] et est fait prisonnier. Puis Tommy Hayes effectue sa première sortie « d'endoctrinement » :
« Je volais comme ailier du *Major* Howard, qui conduisait le 354th. Je me sentais envahi par une vague d'émotions, et mon estomac était noué. Ce fut un vol sans histoire.

▲ Le *Major* James H. Howard, commandant le 356th *Fighter Squadron* du 354th *Fighter Group*, grimpe à bord d'un P-51B-1-NA (43-12175) pour une mission au départ de Boxted, le 20 janvier 1944. Cet appareil n'est évidemment pas le sien, parce qu'il porte le code du 353rd *Fighter Squadron* (FT) – ou peut-être pose-t-il simplement pour un reporter de guerre... À cette date, il comptait déjà 4 victoires, venant s'ajouter aux 2,33 remportées avec l'*American Volunteer Group* (les fameux « Tigres Volants » de Chennault). Howard terminera la guerre au grade de *Lieutenant Colonel* avec 6 victoires revendiquées en Europe.

▲ À gauche, le *Lieutenant Colonel* Thomas L. Hayes, devenu commandant en second du 357th *Fighter Group* en août 1944, serre la main de son *Commanding Officer*, le *Colonel* Donald W. Graham. Tommy Hayes a commencé la guerre au 12th *Pursuit Squadron* à Java, où il a été descendu en février 1942 ; il a été ensuite transféré au 35th *Fighter Group* en Nouvelle-Guinée avant d'être rapatrié aux USA en octobre 1942, puis de gagner la Grande-Bretagne en décembre 1943. Son palmarès était alors de deux avions japonais détruits au sol ; à la fin de la guerre, il sera de 8,5 avions allemands abattus. Son P-51D était baptisé FRENESI.

North American P-51B-1-NA (43-12375)

Captain Don M. Beerbower
353rd *Fighter Squadron*, 354th *Figher Group*
Boxted, 16 mars 1944.

La *Flak* était préoccupante, mais elle ne s'intéressa qu'aux bombardiers, et nous en étions à une distance confortable. » Le 1er février 1944, le 357th FG quitte la *Ninth Air Force* pour être rattaché à la *Eighth* et prend ses nouveaux quartiers sur la base de Yoxford (également appelée Leiston). Il réalise sa première mission officielle le 11 février, sous les ordres du *Major* James H. Howard, prêté pour la circonstance par le 354th FG ; une courte sortie (500 km aller et retour) au-dessus de Rouen. Blakeslee a le plaisir de s'asseoir à nouveau dans un Mustang, quand il mène deux missions identiques les deux jours suivants. Le 17 février, Chickering cède son poste au *Colonel* Henry R. Spicer, qui sera le premier à commander le groupe en opérations, ce dont nous aurons l'occasion de reparler.

▼▼ GREEN HORNET, le P-51C-5-NT (42-103613) affecté au *2nd Lieutenant* John R. Stricker du 382nd *Fighter Squadron*, 363rd *Fighter Group*, à Rivenhall au printemps 1944. Stricker remportera une unique victoire le 23 juin 1944.

▼ SHOO SHOO BABY, un P-51B-10-NA (42-106447, codé C5-L) baptisé d'après une chanson populaire de l'époque. Il était habituellement piloté par le *1st Lieutenant* John C. Howell du 364th *Fighter Squadron*, 357th *Fighter Group*.

Le séjour du 363rd FG à Keevil est de courte durée, puisque, le 22 janvier 1944, il déménage pour Rivenhall (Essex). Onze P-51B sont pris en compte le 23 janvier. Les premiers vols de familiarisation entraînent un nombre d'accidents anormalement élevé, dont certains mortels, qui viennent s'ajouter à une liste déjà longue lors de la formation du groupe en Californie. Le *Colonel* John R. Ulricson réunit alors ses pilotes pour un « remontage de bretelles » : « Je me fous de savoir si le taux [d'accidents] des autres groupes est meilleur ou pire – le nôtre est honteux. » Pourtant, les choses ne s'arrangent guère, lorsque, le 22 février, Ulricson mène le groupe pour sa première mission « d'acclimatation » au-dessus de la Manche :

« Le *Colonel* s'est élancé pour décoller, mais il a découvert que le pneu de sa roulette de queue était à plat. Il a roulé doucement pour sortir de la piste, mais un des pilotes du 382nd [*Fighter Squadron*] l'a percuté, arrachant les deux ailes et un stabilisateur horizontal. Le Capt. Culberson [*Captain* Dave H. Culberson, commandant le 381st FS] a pris le commandement du groupe, qui, à l'origine, se composait de 27 avions. Sur les 25 restants, un n'a pas pu décoller. Les autres ont pris l'air au moment où arrivait une tempête de neige. Les avions se sont dispersés dans la crasse, quelques-uns parvenant à survoler la Manche, d'autres s'égayant dans la nature. Finalement, tous sont revenus sans problème, à l'exception d'un qui a effectué un soleil à l'atterrissage. Quelle journée ! »

Les ennuis de ce groupe, qui se distinguera par un palmarès médiocre ne permettant à aucun de ses membres de devenir as et par le pire désastre survenu à une unité de Mustang de toute la guerre, sont loin d'être terminés, comme nous le verrons plus loin.

S'il est un pilote impatient de piloter un P-51 dans toute l'Air Force, c'est bien Don Blakeslee, l'ardent commandant du 4th *Fighter Group*. Quand il prend les rênes du groupe, le 1er janvier 1944, il est on ne peut plus clair sur sa méthode de « gestion des ressources humaines » : « Nous sommes ici pour combattre. Ceux qui ne me croient pas feraient mieux de se chercher une autre affectation. Je vais faire suer sang et eau à chacun d'entre vous. Tant mieux si vous pouvez rester avec moi. Les autres, de toute façon, je n'en veux pas ». Mais, sous son commandement autoritaire, le 4th FG justifiera pleinement sa devise : « Fourth but first » – quatrième mais premier !

Le lobbying, Blakeslee connaît. Depuis sa nomination à la tête du 4th FG, il ne cesse de harceler Kepner pour remplacer le P-47, qu'il déteste, par le P-51. Mais à cette époque, la répartition des Mustang entre les 8th et 9th AF n'est pas encore très claire et Kepner traîne des pieds. Cependant, la grosse opération qui se trame pour la seconde moitié du mois de février 1944 rend ce dernier plus réceptif. D'autant que Blakeslee, qui jouit d'une réelle cote de popularité au sein de l'appareil militaire, s'engage formellement :

North American P-51B-5-NA (43-6636)

1st Lieutenant Nicholas Megura
334th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*
Debden, avril 1944.

North American P-51B-10-NA (42-106647)

Captain John R. Brown Jr.
382nd *Fighter Squadron*, 363rd *Fighter Group*
Staplehurst, mai 1944.

« Donnez-moi ces Mustang, aurait-il dit à Kepner, et je vous donne ma parole que je les mènerai au combat en vingt-quatre heures. Je vous le promets – vingt-quatre heures ! »

Kepner tient le pari. Le 4th FG touche trois P-51B le 14 février et doit attendre le 25 du mois pour disposer de 31 Mustang. Cependant, fidèle à son style de commandement, Blakeslee fait savoir aux pilotes qu'ils devront se former sur leur nouvelle monture pendant leur temps libre et qu'il est hors de question de sacrifier une mission de guerre pour s'entraîner. Son pari est presque gagné, puisque son groupe effectue sa toute première mission de guerre sur P-51 le 28 février, alors qu'aucun de ses pilotes ne compte plus de 40 minutes de vol sur cet appareil.

COMMENT JUSTIFIER SA SOLDE DE PILOTE !

Le 11 février 1944, le 354th FG accomplit sa 25e mission : 38 P-51 escortent 223 B-17 au-dessus de Francfort et Sarrebrück. À l'approche du premier objectif, les Américains se heurtent à une nuée de bimoteurs, en revendiquant 11 pour la perte de deux des leurs, dont leur commandant, le *Colonel* Kenneth R. Martin, de la manière qu'il narrera lui-même longtemps après la guerre :

« Les Allemands essayaient de nous empêcher d'atteindre le point de rendez-vous avec les bombardiers. Ils nous ont attaqués une première fois quand nous avons franchi la côte française, puis une seconde fois quand nous avons été près des bombardiers. Leur radar leur permettait d'avoir toujours l'avantage de l'altitude. D'ordinaire, ils se ruaient sur les bombardiers, mais, cette fois, ils ont compris qu'ils devaient nous arrêter avant de s'occuper des bombardiers, sinon ils seraient trop vulnérables sur leurs arrières. Lors de la seconde attaque, mon ailier a été abattu [*2nd Lieutenant* Richard McDonald], mais j'ai pu descendre le 109 qui l'avait eu.

« Au terme d'un 360, j'ai aperçu un autre 109 à environ 1,5 km et j'ai foncé sur lui. Il était en léger virage et il m'a vu arriver, alors il a manœuvré pour faire face. Dans notre tête-à-tête, nous avons ouvert le feu tous les deux. En raison des ennuis passés avec nos mitrailleuses, j'ai vérifié si elles fonctionnaient, parce que je ne voyais aucun coup au but. Mais elles tiraient bien et celles du 109 tout autant. Je pense que ma visée était mauvaise et la sienne aussi. Quoi qu'il en soit, la dernière chose dont je me souviens est la croix noire sur un flanc du 109, sur ma droite, au même niveau et à moins d'un mètre de distance, avant que nous ne nous percutions. »

Les deux pilotes s'en sortent miraculeusement et finissent côte à côte dans le même hôpital. Pour paraphraser Don Blakeslee, Ken Martin vient de justifier sa solde de pilote de la pire manière qui soit ! Aucun des deux « 109 » revendiqués ne lui sera crédité… et pour cause. Revenons sur ce combat vu par un témoin oculaire, le *1st Lieutenant* Glendon J. Buer :

North American P-51B-5-NA (43-6375)

Major James H. Howard
Commandant le 356th *Fighter Squadron*,
354th *Fighter Group*
Boxted, 11 janvier 1944.

▶ De gauche à droite : *1st Lieutenant* Franklyn E. Hendrickson (porté disparu 26.04.44), *1st Lieutenant* William E. Pitcher (2 vict.), *2nd Lieutenant* Edward E. Phillipps, *Major* James H. Howard (6 vict.), *2nd Lieutenant* Loren E. Long et *2nd Lieutenant* Glendon J. Buer (2 vict.) du 354th *Fighter Group* à Boxted, le 20 janvier 1944.

▼ Photo de famille du VIII *Fighter Command* autour du grand patron, le *Major General* William E. Kepner (assis au centre), janvier 1944. Debout, de gauche à droite : *Lieutenant Colonel* Edwin S. Chickering (357th FG), *Colonel* Hubert Zemke (56th FG), *Colonel* James J. Stone Jr. (78th FG), *Lieutenant Colonel* Don Blakeslee (4th FG), *Lieutenant Colonel* Glenn E. Duncan (353rd FG), *Colonel* Frank B. James (55th FG), *Colonel* William J. Cummings Jr. (355th FG), *Lieutenant Colonel* Einar A. Malmstrom (356th FG), *Colonel* Avelin P. Tacon Jr. (359th FG), *Colonel* Joe L. Mason (352nd FG), *Colonel* Barton M. Russell (20th FG) et *Lieutenant Colonel* Thomas J. J. Christian (361st FG). Assis, de gauche à droite : *Colonel* Edward W. Anderson (67th FW), *Colonel* Murray C. Woodbury (66th FW), Kepner, *Colonel* Jesse Auton (65th FW) et *Colonel* Francis H. Griswold (chef EM VIII FC).

« Un FW 190, apparemment surgi du soleil, est passé au-dessus de moi et a tiré sur le Lt. McDonald. J'ai vu des balles frapper son fuselage et ses ailes. Le FW 190 a exécuté un demi-tonneau sur la droite, tandis que le Lt. McDonald a basculé sur la gauche et est parti en piqué. Je n'ai pas pu le suivre des yeux, parce que le Col. Martin a initié un lent virage sur sa gauche. Cette action a eu lieu vers 11h20. J'ai maintenu le contact avec le Col. Martin pour le protéger, et nous avons mis le cap dans la direction que les bombardiers avaient prise. Vers 11h22, un Me 410 est arrivé en piqué sur nos 12 heures, et nous avons piqué pour le prendre de face. Le Col. Martin a effectué une passe frontale, et je les ai vus tirer tous les deux. Ayant tourné la tête pour m'assurer que les arrières du *Colonel* étaient dégagés, j'ai juste aperçu un éclair très brillant. Le Me 410 s'était transformé en une boule de feu, et le taxi du Col. Martin était en train de se disloquer, mais sans trace d'incendie. Du Me 410, il ne restait qu'un petit nuage de fumée noire dans le ciel. »

Donc, il semblerait que le « 109 », entre-temps devenu un Fw 190, n'ait pas été abattu par Ken Martin et que celui-ci soit en fait entré en collision avec un Me 410. D'ailleurs, il lui sera dûment homologué, lui permettant ainsi de devenir as. Il est remplacé par Jim Howard, aussitôt promu au grade de *Lieutenant Colonel*.

LA « GRANDE SEMAINE »

Le 3 février 1944, Arnold, bien conscient qu'il faille en finir au plus tôt si les Alliés ne veulent pas repousser la date du débarquement, donne l'ordre à Spaatz de déclencher un effort maximal sur l'Allemagne sans tarder. Les objectifs fixés par « Argument » doivent être atteints au plus tard le 1er mars.

Les météorologistes, dont la fiabilité a rarement été le point fort par le passé, font espérer un retour du beau temps au-dessus de l'Allemagne le 20 février. Il faut faire vite si tout doit être terminé dix jours plus tard. La responsabilité de l'opération « Argument » est confiée au *Brigadier General* Frederick L. Anderson, devenu adjoint de Spaatz aux USSTAF. Se fiant aux prévisions météo, il informe les commandants des 8th et 15th AF que l'opération sera déclenchée le 20. Anderson table sur cinq jours d'attaques ininterrompues – une série de raids qui passera à la postérité sous l'appellation de « Big Week ».

Le premier se déroule le 20 février (mission n° 226 de la 8th AF) : une double vague de 417 B-17 et 272 B-24 simule une attaque sur Berlin et change de cap à la dernière minute pour foncer sur Leipzig, tandis qu'une troisième de

◀ Ce P-51B-5-NA (43-6999) du 363rd *Fighter Squadron*, 357th *Fighter Group*, est endommagé une première fois, avant d'être à l'origine d'un accident mortel à Leiston, le 17 août 1944.

◀ KILLER, un surnom tout à fait justifié pour le P-51B du *Captain* Robert W. Stephens du 355th *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*, qui fait état de 9,5 victoires. Il est difficile de déterminer le *serial* de cet appareil, Stephens ayant piloté quatre P-51B différents, tous baptisés de la même manière ; s'il n'a peint que ses victoires aériennes, la photo pourrait avoir été prise fin avril 1944. Stephens devient as le 21 février 1944, commande le 355th FS entre avril et septembre 1944 et termine la guerre au grade de *Lieutenant Colonel* avec 13 succès au compteur.

314 B-17 survole la mer du Nord et le Danemark avant de plonger vers Poznan. L'escorte (94 P-38, 73 P-51 et 668 P-47 des 8th et 9th AF) est uniquement affectée aux deux premières. La Luftwaffe monte au combat en nombre pour défendre sa capitale qu'elle croit menacée. Toutefois, l'intervention des P-51 du 357th FG, menés pour la première fois par son chef, le *Colonel* Henry R. Spicer, protège les quadrimoteurs d'une manière efficace. Ils repoussent les assauts des Bf 109, revendiquant 2 victoires pour la perte d'un pilote. De son côté, le 354th FG, dirigé par le *Lieutenant Colonel* George R. Bickell, commandant en second du groupe, revendique 20 victoires sans perte. Les deux groupes de P-51 sont ainsi crédités de près du tiers des victoires homologuées à la chasse US ce jour-là, alors qu'ils représentent tout juste 10 % des effectifs engagés. Les pertes de la Luftwaffe s'élèvent à 94 avions (dont 10 Bf 110 G du III./ZG 26 et 8 Bf 109 G de chacun des III./JG 54 et I./JG 300) et 54 aviateurs.

À 21h00, en ce 20 février, les télétypes des différentes entités de la 8th AF relaient ce message : « Prévisions météo favorables pour demain. Nous ferons un nouvel effort offensif maximal. » Le gong du deuxième round a retenti. Ce sont 617 B-17 et 244 B-24, escortés par 679 chasseurs, qui prennent le chemin de Brunswick, Diepholz, Lingen, Hanovre, Achmer et Hopsten, en cette matinée du 21 février. Il se trouve que les prévisions météo ne sont pas aussi favorables que prévu et que, à cause d'épais nuages recouvrant Brunswick, les bombardements s'effectuent au radar. Le mauvais temps gêne également l'action des chasseurs allemands. D'ailleurs, la chasse US ne revendique que 27 victoires, dont 10 créditées au 354th FG [3] et une seule au 357th FG.

[3] Au cours de cette mission, les *Captain* Robert W. Stephens et *1st Lieutenant* Charles F. Gumm Jr. (tous deux du 355th FS) obtiennent leur statut d'as.

North American P-51B-5-NA (43-6933)

1st Lieutenant Donald H. Bockhay
363rd *Fighter Squadron*, 357th *Fighter Group*
Leiston, 6 mars 1944.

Dans la soirée du 21, la perspective d'un ciel dégagé au-dessus de l'Allemagne dans l'après-midi du 22 février amène Anderson à choisir les deux objectifs ultra-prioritaires : Ratisbonne et Schweinfurt. Le premier, plus au sud, est affecté à la 15th AF. Mais le mauvais temps, qui s'invite au-dessus de l'Angleterre au moment où décollent les bombardiers, va causer une véritable panique : sur les trois divisions de la 8th AF initialement prévues, une seule poursuit sa route vers l'Allemagne, éclatée en petits paquets en raison de masses nuageuses imprévues qui ne cessent de se densifier. Le coût de cette mission sera très élevé : 15,2 %.

Des pertes sévères, des résultats médiocres : vue sous cet angle, la mission du 22 février pourrait passer pour un énorme fiasco. Néanmoins, le bilan de la journée reste positif pour les Américains, car, dans le ciel, ils ont détruit 48 monomoteurs et 16 bimoteurs de chasse allemands sur les 332 qui leur ont été opposés (19 %). Leurs pertes en chasseurs ne sont que de trois P-51 et sept P-47. La Luftwaffe admet la perte de 25 pilotes et de 56 avions.

Le 354th FG ajoute 13 succès à sa liste déjà impressionnante ; il ne perd qu'un seul pilote, le *2nd Lieutenant* Wah Kau Kong (353rd FS) – à cette époque, le seul pilote chinois sur le théâtre européen. Son leader, le *Captain* Jack T. Bradley, en rapporte les circonstances :

« J'ai attaqué un Me 410 qui s'en prenait à un traînard à 4 800 m. J'ai tiré une longue rafale à 300 m, observant des morceaux se détacher de sa queue et de la fumée provenant de son moteur droit. Toutes mes armes se sont enrayées sauf une, et j'ai rompu le combat pour laisser mon ailier finir le travail. J'ai volé en rond pour voir le Lt. Kong tirer à bout portant. Le moteur droit a pris feu. Alors que le Lt. Kong dégageait par-dessus l'avion ennemi, le mitrailleur arrière a dû le toucher, parce que son avion a explosé et s'est désintégré en vol. »

Kong sera logiquement crédité d'une demi-victoire, qui s'ajoute à celle remportée le 11 février 1944.

UNE SEMAINE DÉCISIVE

Le mauvais temps cloue la *Eighth* au sol le 23 février, mais, le lendemain 24 février, Anderson décide d'en finir une fois pour toutes avec Schweinfurt. Il a une revanche à prendre avec cet objectif qui lui a coûté près de cent avions et mille hommes en deux missions. Cinq *Combat Wings* lui sont affectés, tandis que des raids de diversion auront lieu sur des objectifs secondaires. Les résultats au sol sont mitigés, mais dans les airs, l'Air Force sort vainqueur. Si la Luftwaffe revendique 72 victoires contre les bombardiers et 12 contre les chasseurs américains, elle perd 59 avions détruits et, surtout, 40 pilotes tués ou disparus et 16 blessés. Le bilan de la journée est vite fait : 5,4 % de pertes du côté américain, 15,7 % du côté allemand. La guerre d'usure porte ses fruits, et elle ne fait que commencer.

▲ Le *2nd Lieutenant* Mack O. Tyner aux commandes de MISS PEA RIDGE, un P-51B-1-NA du 356th *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*. Tyner revendiquera 3,5 victoires avant d'être tué le 12 mars 1944.

◥ Page de droite, en haut : « JERRY », le P-51B-15-NA du *2nd Lieutenant* Thomas E. Fraser (334th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*), sera perdu au-dessus de la France le 6 juin 1944. Le pilote sera fait prisonnier. (Collection T. Ivie)

◥ Page de droite, au milieu : Ce P-51B-10-NA (42-106485), baptisé MAGGIE'S DRAWERS, du 380th *Fighter Squadron*, 363rd *Fighter Group*, sera perdu lors d'une mission au-dessus de Berlin, le 29 avril 1944. Son pilote, le *2nd Lieutenant* Albert G. Johnson, sera fait prisonnier à la suite d'une panne de moteur qui le contraindra à se poser dans la région de Linden.

En ce 24 février, Jim Howard commande la première mission de guerre du 353rd FG (42 P-51). Son objectif est modeste, puisqu'il ne s'agit que de protéger les bombardiers sur leur chemin du retour à partir de Bruxelles ; les pilotes ne font qu'apercevoir les chasseurs allemands. Le 354th FG, qui pousse jusqu'à Schweinfurt, n'est guère plus chanceux (une victoire), et le 357th FG se contente de quatre succès homologués.

Le retour du beau temps, le 25 février, est l'occasion d'une démonstration de force : 738 bombardiers de la *Eighth* attaquent quatre objectifs principaux, dont Augsburg et Ratisbonne. La chasse allemande s'en sort, cette fois, un peu mieux. Elle revendique 41 *Viermots* (plus un P-51), mais ne perd que 23 avions et 4 pilotes tués. La chasse US revendique 27 victoires et perd 3 appareils ; le 354th FG, ayant retrouvé son chef, Jim Howard, se met encore une fois en valeur avec 7 victoires.

Le 26 février 1944, le mauvais temps s'abat à nouveau sur l'Europe occidentale, mettant un terme à la « Big Week », d'autant qu'Anderson étudie quelque chose de plus grandiose encore : une série d'attaques de jour sur Berlin, dont il programme le début pour le 3 mars.

Pendant cette semaine, qui a vu la *Eighth* lancer autant de bombes que depuis son arrivée, les pertes des quadrimoteurs

venus de Grande-Bretagne se sont élevées à seulement 4,2 % pour les bombardiers et 0,8 % pour les chasseurs. En revanche, la *Fifteenth* a été lourdement châtiée : 90 bombardiers abattus, soit 14,6 % ; elle devra lever le pied, le temps d'être équipée d'unités d'escorte à long rayon d'action supplémentaires.
Face à ces deux *Air Forces*, la chasse allemande a laissé 326 avions et 170 pilotes sur le carreau, sans compter les blessés (112). C'est une véritable déroute. Il est indéniable que l'USAAF a reconquis – et de quelle manière ! – l'initiative et la supériorité aérienne au-dessus de l'Europe occidentale. Les Allemands feront le même constat.
Néanmoins, les Américains, qui ont commis l'erreur de surestimer le pouvoir de destruction d'un raid aérien, sont mi-figue mi-raisin quant aux résultats obtenus sur le terrain.
S'il y a un grand vainqueur de la « Big Week », c'est bien le P-51 Mustang. Il a pris part à 425 des 3 839 sorties et, en dépit d'un armement insuffisant et capricieux, revendiqué 67 des 212 victoires homologuées à la chasse américaine (8th, 9th et 15th AF). En résumé, il a effectué 11 % des sorties et revendiqué 31 % des victoires – un bilan qui se passe de commentaires.

TRAGÉDIE À RIVENHALL

Pendant les travaux (de l'état-major), les affaires continuent. Comme indiqué plus haut, le 28 février, le 4th FG effectue sa première sortie sur P-51. Ce jour-là, le commandant du 334th FS, le *Major* James A. Clark Jr., entraîne 34 autres Mustang à sa suite pour escorter des bombardiers qui ciblent des sites de V-1 entre Boulogne-sur-Mer et Soissons. La Luftwaffe reste discrète, et tout le monde rentre à bon port, où, malheureusement, un pilote capote à l'atterrissage et se tue. Le 4th FG n'aura pas à attendre longtemps pour compter sa première victoire sur P-51 ; elle échoit au *1st Lieutenant* Kendall E. Carlson (336th FS), le 3 mars à 11h30. Ses coéquipiers ne sont pas en reste, et quatre autres victoires (dont un doublé du *Captain* Dominic S. « Don » Gentile) scellent cette journée, hélas endeuillée par la perte d'un pilote au combat.
C'est également le jour que choisit le 363rd FG pour remporter son premier succès imputé au *Major* Dave H. Culberson (381st FS). Cependant, le lendemain 4 mars, le désastre va frapper ce groupe. À 10h36, Culberson décolle à la tête d'une formation de 36 appareils pour une mission d'escorte, et, rapidement, les choses tournent au cauchemar, comme l'explique le *2nd Lieutenant* Bayard B. Bingham :
« Après que le groupe s'est formé au-dessus du terrain, nous avons pris notre cap et commencé à grimper à l'heure prescrite. Une dizaine de minutes plus tard, vers 2 300 m au-dessus de la Manche, nous avons rencontré une épaisse masse nuageuse qui formait comme un mur droit devant nous. Le groupe a maintenu sa route en direction des nuages. Tout de suite après avoir pénétré à l'intérieur, mon chef de section a commencé à exécuter des glissades assez brutales à droite et à gauche. À cet instant, d'autres avions sont passés au-dessus et en dessous, dangereusement près. Il devenait de plus en plus difficile de maintenir le vol en formation. J'ai alors décidé qu'il serait plus sûr de me dégager et de piloter seul aux instruments. J'ai quitté le Lt. Aldrich, mon chef de patrouille, et le Lt. Edwards, son ailier, et c'était la dernière fois que je les voyais. J'ai poursuivi ma route et j'ai émergé de la crasse vers 7 000 m. À la traîne derrière le reste du groupe, que je ne pouvais pas rattraper en raison d'une panne de mon turbocompresseur, je suis rentré à la base où j'ai atterri à 13h50. »

North American P-51B-5-NA (43-6913)
Captain Dominic S. Gentile
336th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*
Debden, 8 avril 1944.

▲ Un P-51B du 382nd *Fighter Squadron*, 363rd *Fighter Group*, de retour de mission à Rivenhall.

Les *1st Lieutenant* Lester F. Aldrich et *2nd Lieutenant* Joseph R. Edwards, cités dans le rapport, font effectivement partie des pilotes qui ne sont pas rentrés. Mais ils ne sont pas les seuls : pas moins de 11 P-51 et leur pilote sont portés disparus ! La plus grave catastrophe enregistrée par une unité de Mustang pendant la guerre.

Les autorités imputent ces pertes à l'action de l'ennemi, ce qui évitera peut-être une commission d'enquête avec son cortège de possibles sanctions envers les officiers supérieurs du groupe. Bien que trois P-51 aient peut-être été abattus par la 5./JG 11 [4], la vérité est que les pilotes, frais émoulus des écoles américaines, arrivent en Grande-Bretagne avec une faible pratique au vol aux instruments. Le *Flying Training Command* a privilégié les cieux les plus cléments de la côte Ouest américaine pour former les jeunes recrues, quelle que soit leur future affectation, parce qu'il souhaite minimiser les pertes à l'entraînement et accélérer le cursus d'instruction. Malgré le bagage impressionnant des jeunes *Lieutenants* qui sortent des écoles d'application – aux environs de 300 heures en juin 1943 –, largement supérieur à celui de leurs homologues allemands et même britanniques, ils n'ont aucune idée de ce qui les attend en Europe occidentale et sont fort mal préparés à y affronter les caprices de la météo. Tommy Hayes, commandant le 364th FS du 357th FG, abonde dans ce sens : « J'aurais souhaité que nos pilotes soient mieux formés au vol aux instruments. Les chefs de patrouille étaient en général assez bons, mais les ailiers plutôt médiocres. Quand ils se trouvaient séparés de leur leader, ils perdaient toutes leurs références et partaient en vrille. Quand le temps était trop mauvais, une mission pouvait être décommandée une heure après le décollage ». Fort heureusement, le drame qui a frappé le 363rd FG restera exceptionnel, preuve, sans doute, de la capacité d'adaptation des pilotes américains.

ON THE DECK [5]

Le 8 février 1944, le VIII *Fighter Command* publie une directive qui fera couler beaucoup de salive, d'encre, mais aussi de sang : « Si les bombardiers ne sont pas menacés, les groupes déploieront une ou deux escadrilles à plus longue distance à la recherche d'avions ennemis. Au retour, si l'autonomie le permet, les groupes devront rechercher et détruire les avions ennemis en l'air et au sol ». Pour encourager les bonnes volontés, le Haut commandement précise que les avions détruits au sol compteront de la même manière que ceux abattus en l'air. En définitive, cette mesure ne s'appliquera pas aux palmarès individuels, comme en témoignera la liste plus ou moins officielle de ses as publiée par l'USAF après la guerre [6], qui ne tiendra compte que des victoires obtenues en vol. En revanche, elle va exacerber la rivalité entre les groupes, en particulier entre les 4th FG, 56th FG et 352nd FG, les « poids lourds » de la *Eighth*, qui se disputeront la première place jusqu'aux derniers jours de la guerre en additionnant victoires aériennes et victoires au sol.

À ceux qui penseraient qu'il était plus facile de « faire un carton » sur une cible immobile que de « s'offrir » un Fw 190 au terme d'un combat tournoyant, la liste impressionnante des as américains abattus par la *Flak*

[4] Les comptes rendus des pilotes américains indiquent tous que le contact visuel avec leurs équipiers disparus a été perdu dès l'entrée dans la masse nuageuse. Néanmoins, il n'est pas impossible que quelques-uns aient réussi à la traverser et aient été victimes de la chasse allemande. Cependant, un doute subsiste, puisque les revendications de l'*Oberleutnant* Hans Knoke et de ses deux ailiers sont datées de la veille.

[5] En rase-mottes, au ras des marguerites, en radada, etc.

[6] *USAF Historical Studies* n° 73, janvier 1962.

[7] Littéralement : tournée du laitier (qualifie un vol sans histoire).

▲ Don Gentile, dans l'habitacle de son Shangri-La, et Duane W. « Bee » Beeson, qui sera fait prisonnier le 5 avril 1944 avec 17,33 victoires à son palmarès, ce qui faisait de lui l'un des « top scorers » de la *Eighth*.

lors de ces « exercices de stand de foire » les fera peut-être changer d'avis, car au fil des mois, les aérodromes allemands se hérisseront de batteries de 88, de 40 et surtout de mortels *Vierlings*, qui descendront beaucoup plus de chasseurs US que la Luftwaffe. Le fait est que les unités sur P-51 perdront 496 pilotes (tués, disparus ou prisonniers) à la *Flak* contre 248 en combat aérien contre la Luftwaffe – très exactement, à l'unité près – le double ! Néanmoins, cette activité s'avérera rentable sur le long terme, puisque autant d'avions allemands seront détruits au sol par les P-51 (3 133) qu'en combat aérien (3 197).

Tommy Hayes du 357th FG aborde ce sujet :

« Avant le décollage, après le briefing du groupe, on tenait un autre briefing à l'échelon de l'escadrille. Si l'escorte des bombardiers s'avérait un "milk run [7]", on devait descendre en rase-mottes par sections de huit ou de quatre. On recherchait toute cible militaire, en particulier les moyens de transport comme les trains et les camions. Les aérodromes, seulement si à 15 ou 30 m on voyait un avion. On choisissait une cible et on mitraillait. Il n'y avait jamais de seconde passe. »

La décision du Haut commandement ne satisfait pas tout le monde, notamment le *Captain* Felix M. Rogers du 354th *Fighter Group*, lui-même un as aux 7 victoires aériennes : « Le 4th *Fighter Group* s'était fait une spécialité du *strafing*. Un sacré paquet de ses victoires ont été obtenues au sol, ce qui, pour moi, n'est pas la bonne manière de comptabiliser une victoire. » Le *Captain* Joseph H. Bennett du 4th *Fighter Group* (8,5 victoires aériennes et aucune au sol) est plus nuancé :

« Détruire des avions au sol était tout aussi valable que de les détruire n'importe où ailleurs, mais cela ne pouvait être considéré comme une victoire. Les deux ou trois premiers à faire une passe ratissaient ce qu'ils trouvaient et ceux qui suivaient n'étaient bons qu'à se faire descendre par la *Flak*. »

En tout cas, s'il est un pilote à se régaler pendant les missions de *strafing*, c'est bien le *1st Lieutenant* Edwin L. Heller du 353nd FG, qui a détruit 14 avions allemands en deux sorties, les 14 et 24 février, ce qui lui a valu l'attribution immédiate de la *Distinguished Service Cross* ; il finira la guerre avec 7 victoires en l'air et 16,5 au sol (il y ajoutera deux MiG pendant la guerre de Corée).

En attendant une amélioration du temps qui permettra une expédition massive sur Berlin, le 5 mars, la *Eighth* se concentre sur les aérodromes de Bordeaux, Mont-de-Marsan et Cazaux. Mais, encore une fois, les conditions climatiques contraignent près d'un tiers des bombardiers à faire demi-tour, les autres attaquant surtout les objectifs secondaires.

Le 354th FG laissé au repos, les trois autres groupes sur P-51 participent à cette mission, la toute première à donner lieu à un *strafing* massif des bases allemandes. Blakeslee ayant dû rentrer prématurément, le 4th FG est emmené par le *Captain* Duane W. Beeson. Au moment où les bombardiers commencent leur approche, six Bf 109 font leur apparition et sont immédiatement pris en chasse par plusieurs Mustang. Beeson, après avoir expédié *ad patres* un « 109 » (sa 13e victime), aperçoit un aérodrome à environ 90 km « au nord de Bordeaux » (probablement Bergerac). La suite est rapportée par le *2nd Lieutenant* Charles C. Carr :

« Nous sommes descendus en rase-mottes [*on the deck*] à environ 1,5 km de cet aérodrome. Nous avons foncé dessus à plus de 600 km/h. Le Capt. Beeson et le Capt. Peterson du 336th ont viré sur la gauche pour attaquer un Fw 200 au sol. J'étais à l'intérieur et je n'ai pu virer avec eux, alors j'ai continué tout droit. J'ai effacé une petite colline et aperçu ce que j'ai pensé être un Ju 88 devant un hangar. J'ai appuyé sur la détente et noté des impacts devant l'avion ennemi. J'ai relevé le nez de mon taxi et j'ai continué à tirer. J'ai dégagé par-dessus le hangar et ai gardé la même hauteur ainsi pendant quelques centaines de mètres avant de reprendre de l'altitude. »

North American P-51B-5-NA (43-6763)

Flight Officer Charles E. Yeager
363rd *Fighter Squadron*, 357th *Fighter Group*
Leiston, 5 mars 1944.

▶ « Chuck » Yeager entre ses deux mécaniciens, pendant l'hiver 1944-45, après son retour au combat, devant son P-51D-15-NA (44-14888), baptisé GLAMOROUS GLEN III, cette fois sans faute d'orthographe. (San Diego Air and Space Museum)

La journée s'achève sur 8 victoires confirmées, comportant un doublé pour chacun des *1st Lieutenants* Howard D. Hively et Spiros N. Pissanos. Ce dernier obtient ainsi le statut d'as, mais une panne de moteur sur le chemin du retour l'oblige à un atterrissage forcé à 12 km au sud-ouest de Bernay ; néanmoins, il échappe aux patrouilles allemandes et rejoint la Résistance à Paris, où il retrouvera ses compatriotes à la libération de la capitale.

Un autre groupe va souffrir au-dessus de Bordeaux. En effet, le 357th FG perd deux pilotes descendus par la *Flak* : le *Colonel* Henry R. Spicer (*Commanding Officer*) et le *Flight Officer* Charles E. « Chuck » Yeager (367th FS). Le *2nd Lieutenant* John F. Pugh a assisté à la chute de son commandant de groupe :

« Je volais comme ailier du Col. Spicer quand nous avons quitté Bordeaux à 3 000 m, cap au nord. Nous sommes descendus plus bas pour traverser la Loire et avons approché Caen *"on the deck"*. C'est là que l'avion du Col. Spicer a été atteint par une traçante blanche de *Flak*. Le *Colonel* m'a dit qu'il allait sauter après être allé aussi loin que possible au-dessus de la mer. Il m'a dit : *"Assurez-vous de lancer un* Mayday *et de donner ma position."* Nous sommes remontés à 1 200 m, toujours cap au nord, quand, tout à coup, l'avion du *Colonel* a pris feu. Il m'a encore dit de lancer un *Mayday*, puis il a sauté à une quinzaine de kilomètres de la côte française. J'ai vu le parachute du *Colonel* flotter sur l'eau et son canot se gonfler. Je suis monté à 3 600 m et ai lancé l'alerte à 13h15 BST. »

Le dinghy dérivera pendant deux jours jusqu'à Cherbourg, où Spicer sera récupéré par les Allemands, pieds et mains gelés ; il terminera la guerre dans le *Stalag Luft* 1.

Quant à Yeager, qui touche terre à une vingtaine de kilomètres au sud-est d'Angoulême, il est recueilli par le Maquis, qui l'aide à passer en Espagne. Il rejoint la Grande-Bretagne le 15 mai 1944 en compagnie du *2nd Lieutenant* Fred W. Glover du 4th FG, abattu le 30 avril près de Valence (Drôme). Malheureusement, tous deux tombent sous le coup de l'interdiction de retourner dans une unité combattante, qui s'applique à tous les pilotes qui ont réussi à s'évader avec l'aide de la Résistance ; en effet, s'ils étaient abattus une seconde fois en territoire occupé et capturés, ils pourraient donner de précieuses indications à la *Gestapo* sur les réseaux clandestins qui les ont aidés. Yeager et Glover ont l'occasion de plaider leur cause auprès d'Eisenhower le 12 juin, lui expliquant que, avec l'invasion de la France, la Résistance lutte maintenant ouvertement contre les Allemands et que les informations qu'ils détiennent sont désormais caduques. Eisenhower en réfère au *War Department*, qui donne son feu vert à condition d'attendre que les zones dans lesquelles les deux aviateurs ont été pris en charge par la Résistance soient libérées par les armées alliées. Yeager, promu *2nd Lieutenant*, retrouve le 357th FG le 6 juillet 1944. De son côté, Glover réintègre le 4th FG, au sein duquel il prendra les rênes du 336th FS, le 24 août 1944, et finira la guerre avec le grade de *Major* et un total de 10,3 victoires.

Spicer est remplacé par le *Lieutenant Colonel* Donald W. Graham à la tête du 357th FG.

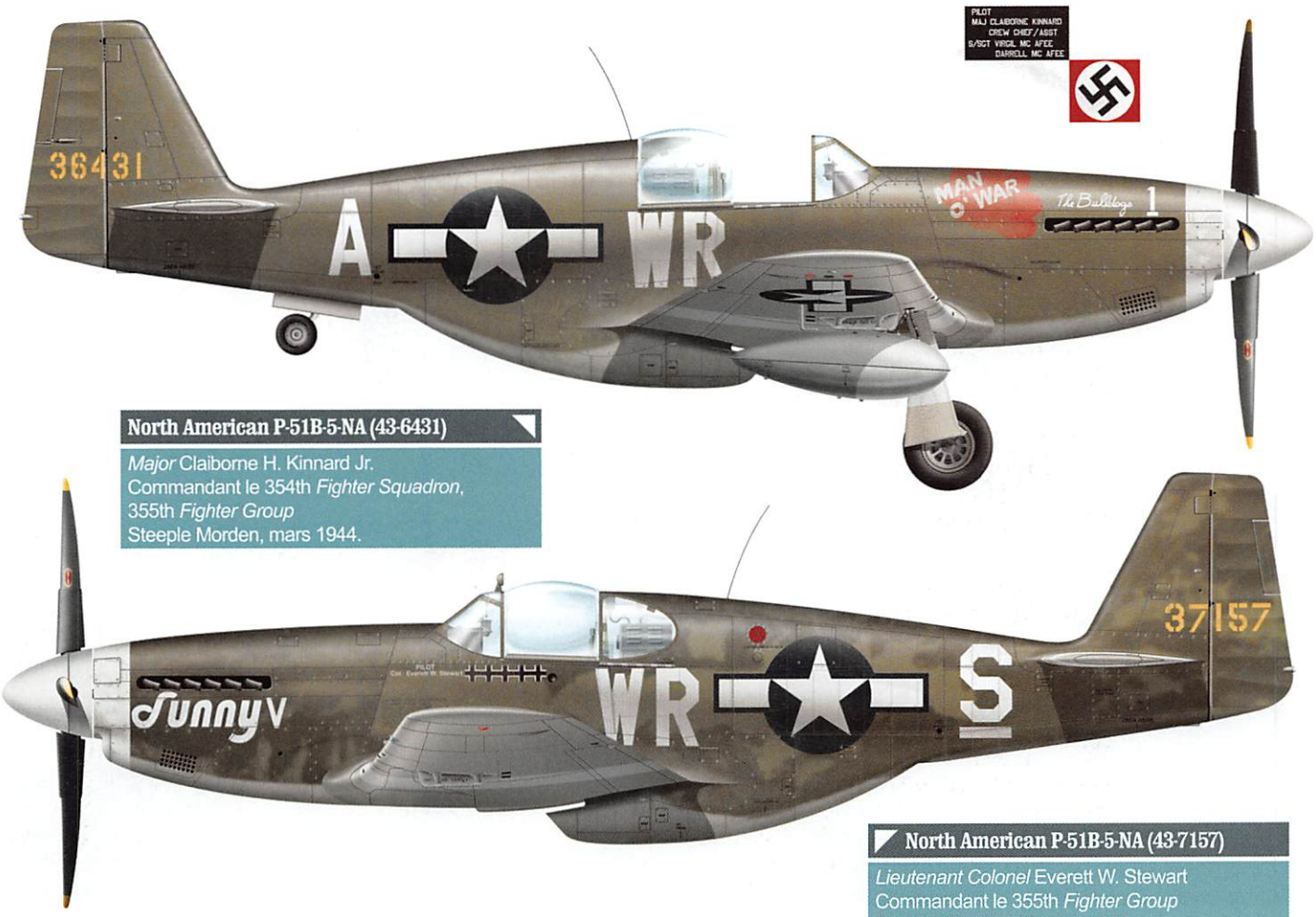
NACH BERLIN!

Le 3 mars, le *Brigadier General* Frederick L. Anderson sonne la charge contre Berlin. Plus de 750 bombardiers décollent ; cependant, le mauvais temps contraint Anderson à les faire revenir. Toutefois, l'ordre d'annulation n'est pas capté par le 55th FG, et ses P-38 sont les premiers chasseurs alliés à faire

▶ MAN O'WAR, le P-51B-5-NA (43-6431) du *Major* Claiborne H. Kinnard Jr., commandant le 354th *Fighter Squadron*, 355th *Fighter Group*, à Steeple Morden, en mars 1944. Après avoir brièvement commandé le 4th FG en novembre 1944, il rentre aux USA, mais revient en Europe pour prendre en charge le 355th FG en février 1945. Il termine la guerre avec le grade de *Lieutenant Colonel* et un palmarès de 8 victoires aériennes et 17 au sol. Par la suite, il commandera la *Tennessee Air National Guard*, État dont il était originaire.

1 « ARGUMENT » FRAPPANT

MARQUES COTE GAUCHE



North American P-51B-5-NA (43-6431)

Major Claiborne H. Kinnard Jr.
Commandant le 354th *Fighter Squadron*,
355th *Fighter Group*
Steeple Morden, mars 1944.

North American P-51B-5-NA (43-7157)

Lieutenant Colonel Everett W. Stewart
Commandant le 355th *Fighter Group*
Steeple Morden, 18 mars 1944.

une apparition en masse au-dessus de la capitale du *Reich*. Le 6 mars, le jour de gloire est (enfin) arrivé : 672 quadrimoteurs frappent leurs objectifs dans le secteur de Berlin. Pas moins de 691 chasseurs les escortent. Ce sont donc plus de 1 200 avions américains qui se baladent dans les cieux du *Reich*, mais pas en toute impunité : les pertes s'élèvent à 69 B-17 et B-24 et 11 chasseurs. Pour la Luftwaffe, c'est une grande victoire, mais elle est chèrement payée par la disparition de 36 pilotes tués et 27 blessés. La chasse US revendique 81 victoires (chiffre pas si éloigné des 66 avions allemands détruits et 28 endommagés). Malgré la perte record de 69 équipages de bombardement – nombre qui n'avait encore jamais été atteint en une mission –, la détermination des Américains reste intacte.

Le 6 mars 1944 est aussi le jour où le 355th *Fighter Group* réalise sa première sortie sur P-51 Mustang. Ce groupe, arrivé en Grande-Bretagne en juillet 1943, fait partie des vétérans de la *Eighth*, même si son palmarès ne fait état que de 20 victoires confirmées. Équipé en P-47, il a exécuté sa première mission de guerre le 14 septembre 1943. Les hommes du *Colonel* William J. Cummings Jr. sont alors basés à Steeple Morden.

Le 8 mars, la *Eighth* remet le couvert : sur 590 bombardiers engagés, 462 visent l'usine de roulements à billes VKF d'Erkner (au sud-est de Berlin), qui sera durement touchée. Pas moins de 891 chasseurs frappés de l'étoile blanche les accompagnent tout au long de leur trajet.

« Bien que les conditions météo aient été favorables aux chasseurs allemands et que les bombardiers, comme lors des deux précédentes missions sur Berlin, aient adopté le trajet le plus direct et le plus court au-dessus de l'Allemagne, l'opposition de la chasse a été beaucoup plus faible que le 6, en particulier en ce qui concerne les bimoteurs qui avaient pris une part importante aux combats ce jour-là. Il est indubitable que les pertes subies par la Luftwaffe le 6 et la pression exercée sur les pilotes ennemis débordés par les raids à répétition sur des objectifs en Allemagne centrale ont retenu nombre d'unités au sol. Mais il faut aussi rappeler que le 8, les bombardiers ont bénéficié de la couverture de chasse la plus complète encore jamais organisée. »

Cela se ressent sur les résultats : 37 bombardiers (6 %) et 17 chasseurs (2 %) perdus, 87 victoires revendiquées (la Luftwaffe déplore 34 pilotes tués et 9 blessés, ainsi que 55 avions détruits et 20 endommagés).

L'un des grands bénéficiaires de cette sortie est « Don » Gentile du 336th FS, 4th FG. Aux deux victoires obtenues avec les *Eagle Squadrons* en 1942, il en a depuis ajouté 7,33 et, au soir du 8 mars, son palmarès s'établit à 12,83, ce qui fait de lui le « top scorer » sur Mustang :

« Les Boches sont passés à l'attaque au moment de notre jonction avec les "Big Boys", plongeant depuis 9 000 m en léger piqué pour une passe frontale. Godfrey [*1st Lieutenant* John T. Godfrey] et moi couvrions la "box" arrière d'une formation de 300 "Big Boys". J'ai aperçu un minuscule éclair dans le soleil loin devant, puis 12 ou 15 de nos bombardiers tomber en flammes ou exploser en vol. Puis, les Boches ont dégagé à gauche pour une seconde passe. J'ai dit : "*Viens Johnny, montons là-haut, ils se préparent à une nouvelle passe.*" J'ai réussi à me placer face aux Boches pour briser leur manœuvre ; ils étaient entre 60 et 80. Nous avons ouvert le feu tous les deux et nous ne les avons pas lâchés. J'ai sérieusement "poivré" un Fw 190 avec trois rafales bien senties qui l'ont envoyé tourbillonner en flammes depuis 6 000 m. Mais les autres ont violemment réagi.

« Nous avons grimpé, tournoyé, viré, sans cesse faisant face pour éviter qu'ils ne se glissent dans notre queue. J'ai vu deux Me volant de front ; j'ai dit à Johnny de prendre celui de droite et j'ai pris l'autre. Comme à son habitude, Johnny a répondu : "*C'est vous le patron. C'est parti !*" Celui de Johnny a explosé, et le mien a pris feu et s'est rapidement désintégré avant que le pilote ne saute. À peine en avions-nous terminé avec eux que deux autres Me 109 sont arrivés par-dessous. Johnny a viré et en a tué un tout de suite, mais moi j'ai passé cinq minutes à tournoyer.

▲ Don Gentile et Johnny Godfrey à leur retour de leur mission du 8 mars 1944 au-dessus de Berlin, fatigués mais contents d'avoir descendu six avions ennemis à eux deux.

Je n'ai cessé de le "poivrer", mais sans doute pas assez. Tout à coup, il a craqué et a amorcé un piqué à la verticale, ce qui m'a permis de le faire exploser.
« Ensuite, j'ai jeté un coup d'œil autour de moi et j'ai vu un Me 109 arrivant sur la queue de Johnny. J'ai hurlé : *"Dégage à l'intérieur, Johnny !"* Du coup, le Boche l'a dépassé, et Johnny l'a touché, mais il n'avait plus de munitions. Alors, j'ai pris la relève et, avec quelques rafales de plus, il a fini par prendre feu, traînant des flammes longues de 5 m derrière lui. Ce devait être un "dur", car il a continué à se battre plusieurs minutes à bord de ce brûlot volant, mais il a fini par basculer sur le dos et sauter. »
Gentile est crédité de 3,5 Bf 109 et Godfrey de 2,5 (ce qui lui donne un total de 7 victoires).
Ce même 8 mars 1944, de nouveaux Mustang font leur apparition au-dessus de l'Allemagne. Ils appartiennent au 352nd *Fighter Group*, une unité « vétéran » du théâtre européen, arrivée en Grande-Bretagne le 1er juillet 1943. Équipé en P-47, le 352nd FG a effectué sa première sortie opérationnelle le 9 septembre. Début mars, il commence à toucher ses premiers P-51B, mais les stocks étant encore limités, seule une partie du 486th *Fighter Squadron* a pu être transformée, comme le souligne l'historiographe de l'escadrille : « Une autre étape importante qui marquera l'histoire du *Squadron* est la transition du P-47 au P-51 sans interruption de nos missions contre l'ennemi. Beaucoup de chefs mécaniciens et leurs équipes travaillaient en même temps sur les '47 et les '51. Le 8 mars, le *Squadron* a décollé en deux sections, une sur P-51 et l'autre sur P-47. » L'expérience des pilotes ne tarde pas à payer, car le *Captain* Edward J. Gignac revendique la première victoire du 352nd FG sur Mustang lors de cette mission : « J'ai aperçu un '109 qui attaquait un B-17 à la traîne. Comme il m'a vu approcher, il a dégagé par un violent tonneau et a grimpé à la verticale. J'ai brutalement ramené les gaz et tiré une courte rafale, mais j'arrivais

North American P-51B-5-NA (43-7022)

Captain Edward J. Gignac
468th *Fighter Squadron*, 352nd *Fighter Group*
Bodney, 8 mars 1944.

sur lui à pleine vitesse et je ne pouvais pas le suivre dans sa chandelle. Bien que ma rafale ait été très courte et avec correction maximale, je revendique la destruction de ce Me 109. »

UNE APPARITION PERTURBANTE

Il reste maintenant aux dirigeants nazis à expliquer aux Berlinois comment un ennemi « qui ne sait construire que des voitures de luxe et des frigos » peut se promener de cette manière insolente dans l'espace aérien de leur ville. Josef Goebbels, *Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda*, est contraint de dicter leurs éditoriaux aux grands quotidiens, dont le *Berliner Börsen-Zeitung*, qui écrit dans son édition du 13 mars : « Si les habitants de la capitale ont été surpris de voir que, malgré nos fortes défenses et leurs lourdes pertes, quelques groupes ennemis isolés ont pu atteindre la capitale en vol de formation, il faut qu'ils se souviennent que cela ne doit en aucun cas être interprété comme un signe de puissance. » Incontestablement, l'une des plus belles pages de mauvaise foi jamais pondues par le maître de la propagande du III. *Reich* !

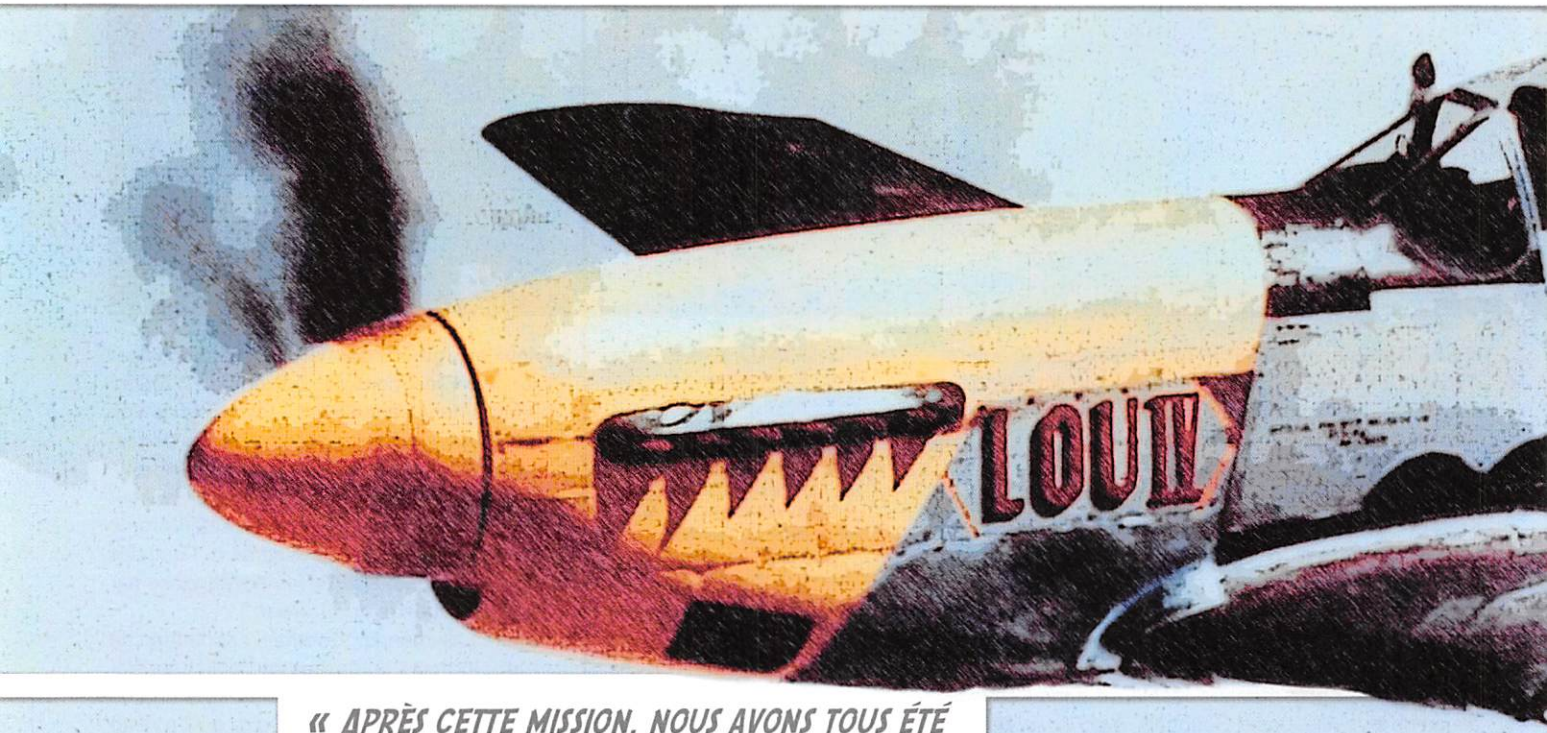
Pour les militaires allemands, toutefois, l'apparition de chasseurs monomoteurs au-dessus de Berlin est l'élément le plus perturbant de cette affaire. Lors de son interrogatoire après la guerre, Göring dira qu'il n'avait jamais cru une telle chose possible. ■

▲ Le *2nd Lieutenant* Robert E. Hulderman du 354th *Fighter Squadron*, 355th *Fighter Group*, photographié à bord du P-51B-15-NA (42-106950), THE IOWA BEAUT. Les dix victoires ont été en fait remportées par l'ancien propriétaire, le *Major* Claiborne H. Kinnard Jr., commandant le *Squadron*. Cet appareil sera perdu le 11 septembre 1944 avec un autre pilote aux commandes.

North American P-51B-10-NA (42-106730)

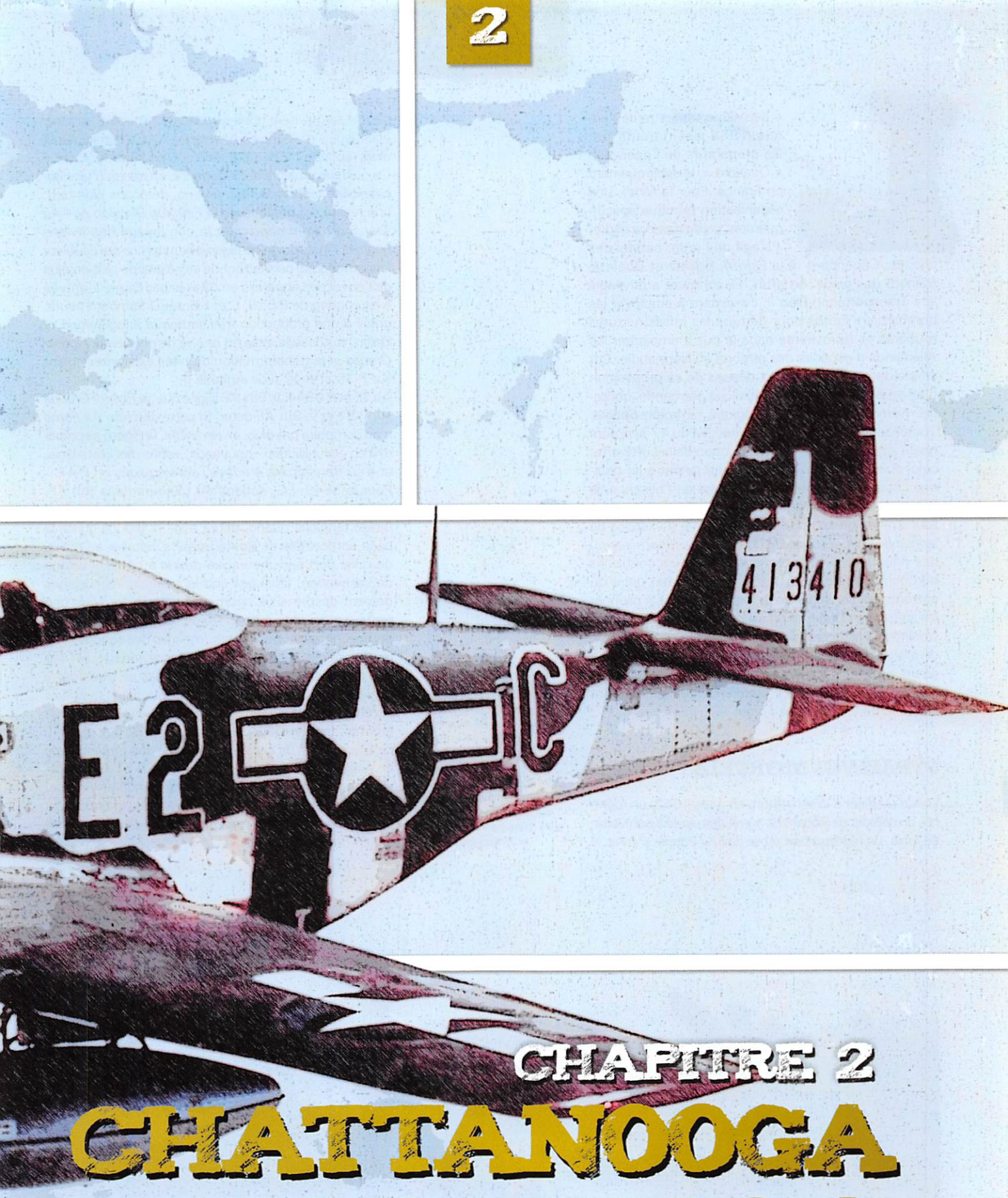
1st Lieutenant John T. Godfrey
336th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*
Debden, avril 1944.

Alors que les *Eighth* et *Ninth Air Forces* entrent dans la phase active de la préparation du débarquement, les chasseurs américains reçoivent l'ordre de ratisser systématiquement les aérodromes de la Luftwaffe, puis de faire la chasse aux moyens de transport, en particulier les trains, l'Allemagne et, surtout, la France ayant le réseau ferré le plus dense au monde. Ces missions coûteront aux unités de P-51 deux fois plus de pilotes que les combats aériens au-dessus du *Reich*.



« APRÈS CETTE MISSION, NOUS AVONS TOUS ÉTÉ CONVAINCUS D'UNE CHOSE : IL ÉTAIT BEAUCOUP PLUS DIFFICILE D'ATTAQUER LES AVIONS ALLEMANDS AU SOL QUE LORS D'UN GENTIL PETIT COMBAT AÉRIEN SANS COMPLICATION. »

CAPTAIN RICHARD E. TURNER, COMMANDANT LE 356TH FIGHTER



CHAPITRE 2

CHATTANOOGA CHOO-CHOO

AVRIL-JUIN 1944

Le deuxième trimestre de l'année 1944 est dominé par les préparatifs de l'opération « Overlord », le débarquement en France. Pour la *Ninth*, une organisation tactique spécifiquement créée dans ce cadre, il s'agit de l'ordre naturel des choses. Cependant, à la *Eighth*, Spaatz et Doolittle traînent des pieds. En effet, Eisenhower a privilégié le « Transportation Plan », consistant à employer les bombardiers lourds pour détruire les infrastructures routières et ferroviaires dans le but d'empêcher les Allemands d'expédier des renforts en Normandie. Cet emploi tactique, choisi aux dépens de sa proposition d'attaquer l'industrie pétrochimique allemande, qui cadre mieux avec sa vision stratégique, renfrogne Spaatz. Toutefois, rebondissant sur la directive du 17 avril donnant l'absolue priorité à la destruction de la Luftwaffe, celui-ci explique au *Supreme Commander* que, puisque l'aviation allemande consomme de l'essence, le bombardement des raffineries se justifie pleinement... Il lui arrache un accord verbal, en forme d'exercice de langue de bois, au prétexte de « tester la détermination des Allemands à envoyer leurs chasseurs contre les bombardiers lourds ». Le 20 avril, Spaatz, qui a dû entre-temps concéder un tiers des missions à pilonner les sites de V-1 (opération « Crossbow »), demande à Doolittle de lister les principaux objectifs en Allemagne centrale et de les attaquer aussi vite que possible. La guerre du pétrole vient d'être déclenchée ; elle donnera lieu à quelques grandes « premières » qui marqueront l'histoire de la *Eighth Air Force*.

STRAFINGS MORTELS

Lors d'un dîner à Washington, en mars 1942, un membre du cabinet de Roosevelt aurait demandé à son voisin de table, un représentant étoilé de l'Air Force : « Avec le peu de cargos dont nous disposons, comment envoyer encore plus d'avions en Angleterre ? » Ce dernier aurait alors répondu : « Ils n'ont qu'à s'y rendre tout seuls ! » Ce qui relevait alors de la gageure, en raison d'une impossibilité technique, est devenu, deux ans plus tard, une réalité. La création de la *Ferrying Division* de l'*Air Transport Command* pour le convoyage des avions neufs et l'installation de réservoirs externes qui doublent leur autonomie permettent de se passer de plus en plus de l'envoi des appareils en caisses par cargo. L'arrivée à jet continu de P-51B, C et bientôt D flambant neufs, grâce à une production très soutenue à Inglewood et Dallas, autorise la mise en œuvre de nouveaux *Fighter Groups* et la transformation d'unités existantes volant sur P-38 et P-47 (voir Annexe I).

Au 1er avril 1944, la 8th AF aligne quatre *Fighter Groups* sur P-51 et la 9th AF deux. Si cette dernière *Air Force* n'en comptera pas plus, en revanche, la *Eighth* se prépare à en accueillir deux nouveaux, venus des États-Unis, et à en transformer d'autres, alors équipés en P-47.

Pour le 354th FG, dépendant toujours de la 9th AF, le débarquement en France commence à devenir une réalité tangible, quand, début avril, le groupe quitte la base confortable de Boxted pour s'installer au milieu de nulle part sur une vague prairie à côté du village de Lashenden. Quel que soit leur grade, les hommes doivent désormais s'habituer à vivre à six sous une tente, se doucher à l'eau froide, utiliser des cabanes en bois en guise de latrines, manger des rations, voir leurs « perms » supprimées et les avions rouler sur des plaques d'acier ajourées que la pluie transforme en patinoire – préfiguration de leur quotidien quand ils auront gagné le continent. Mais la guerre se poursuit en attendant le « jour J ».

Le 5 avril 1944, la chasse américaine doit être envoyée en masse (plus de 600 P-38, P-47 et P-51 sont pressentis) ratisser les aérodromes allemands en France, en Belgique et en Allemagne. Toutefois, le temps est si mauvais que seules trois unités de la *Eighth* mènent à bien cette mission.

▼ Tous les P-51 convoyés par la voie des airs ne rejoindront pas leur unité de destination, comme le 44-14551 du 310th *Ferry Squadron*, 27th *Air Transport Group*, piloté par le *2nd Lieutenant* J. E. Brasher, qui s'est écrasé sur la piste de Duxford à la suite d'une panne de moteur, le 23 septembre 1944.

▲ « Bee » Beeson (à gauche) en compagnie de « Don » Gentile, deux des plus grands as du 4th *Fighter Group*, au moment où Beeson est mis hors de combat. Ils totalisent alors un peu plus de 36 victoires à eux deux.

Le 4th FG rentre avec 2 victoires aériennes et 47 avions ennemis détruits au sol dans un secteur qui l'a entraîné profondément en Allemagne, jusqu'à Potsdam et Brandenburg-Briest. Cependant, deux pilotes sont abattus par la *Flak*, un heurte un câble à haute tension (les trois devenant prisonniers) et un quatrième, qui a sauté dans la Manche, décédera d'hypothermie. Parmi les deux premiers se trouve l'un des grands as du groupe, le *Captain* Duane W. « Bee » Beeson, alors titulaire de 17,33 victoires (son tiers de victoire a été obtenu quelques minutes avant sa descente en parachute dans la région de Brandenburg). Il racontera lui-même sa mésaventure :

« Nous venions de mitrailler un aérodrome dans la région de Berlin, laissant derrière nous un grand nombre de Ju 88 en feu. Tout à coup, j'en ai aperçu un autre, et nous sommes redescendus pour l'attaquer. Il y en avait cinq, parqués aile dans aile le long d'une bretelle, et j'ai appuyé sur la détente de mes armes. Le premier a explosé, et j'ai touché les autres. J'ai ensuite visé un "gros cul" de Me 323. Juste au moment où j'ai ouvert le feu, des traçantes ont traversé le poste de pilotage, et mon Mustang a été touché. Laissant l'aérodrome derrière moi, je suis monté à 300 m et ai essayé de remettre le moteur en route, mais comme je n'ai pas réussi, j'ai décidé de sauter. J'avais perdu de l'altitude et me trouvais à environ 120 m quand j'ai finalement poussé le manche en avant et ai été éjecté de l'habitacle. Le parachute s'est ouvert juste à temps pour me faire sauter une barrière et déposer ma carcasse dans un champ entouré d'un grand nombre de représentants de la "Super Race", dont une *Fräulein* blonde sur un vélo. »

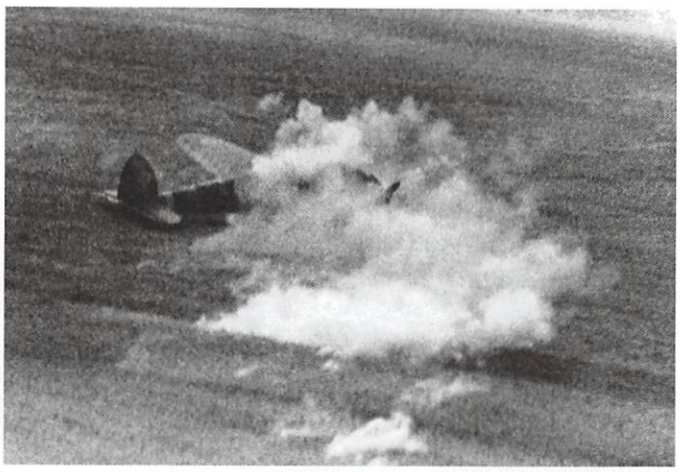
Le 355th FG perd également trois Mustang, dont deux à la *Flak*, mais son tableau de chasse du jour (8 victoires en vol et 43 au sol), réalisé en pleine tempête de neige, vaut au groupe une *Distinguished Unit Citation*.

Le *Captain* Richard E. Turner, commandant le 356th FS du 354th FG, qui compte déjà 7 victoires homologuées, raconte cette mission dans son autobiographie :

« Nous avons décollé pour un ratissage des aérodromes de la Luftwaffe à Châteauroux, Conches, Chartres et Bourges. À un point équidistant des objectifs, le groupe s'est séparé, et j'ai emmené mon escadrille en direction de Bourges. À 30 km de l'objectif, j'ai donné l'ordre au *Green Flight* de survoler Bourges à 3 000 m pour nous servir de protection haute et j'ai déployé les *Red* et *Blue Flights* à très basse altitude de manière à ce qu'ils puissent frapper de trois directions différentes à un intervalle d'une minute. Je suis arrivé le premier avec le *Red Flight* ; j'ai surpris un ME-410 en train d'atterrir, et il a valdingué en flammes, parsemant la piste de nombreux débris. Virant sur l'aile après cette première passe, j'ai piqué sur un ME-110 en cours de ravitaillement, déclenchant une violente conflagration quand mes incendiaires et celles de mes ailiers ont mis le feu à l'essence qui s'écoulait de ses réservoirs. Après avoir redressé, je suis reparti en piqué sur un autre bimoteur planté à l'autre bout du terrain, prêt à décoller. Les rafales de mes *"fifties"* l'ont découpé à une distance idéale, et il a explosé.

North American P-51B-5 (43-6819)

Captain Duane W. Beeson
334th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*
Debden, 4 avril 1944.



Un Heinkel He 111 sous le feu d'un chasseur américain à Châteaudun.

Le *Captain* Richard E. Turner, commandant le 356th *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*, devant son P-51B (43-12434) SHORT-FUSE SALLEE. Il succède à Jim Howard à la tête du *Squadron*, quand celui-ci prend le commandement du *Group*, le 12 février 1944. Il terminera la guerre avec le grade de *Major* et 11 victoires à son palmarès personnel et reprendra du service en Corée, avant de décéder des suites de la maladie d'Alzheimer en 1986.

Au jour de sa capture, Virgil K. Meroney est le « top scorer » du 352nd *Fighter Group* avec 9 victoires confirmées. On le voit ici au retour de la mission du 30 mars 1944, qui le consacrera as à part entière. Son P-51B sera aussi le premier Mustang perdu à l'ennemi par le 352nd FG.

Appelant l'escadrille par radio, j'ai demandé à tout le monde de grimper à 4 500 m et de me rejoindre à une quinzaine de kilomètres au nord-ouest de Bourges. Après cette mission, nous avons tous été convaincus d'une chose : il était beaucoup plus difficile d'attaquer les avions allemands au sol que lors d'un gentil petit combat aérien sans complication. »

Le 8 avril, au retour d'une mission d'escorte, le 487th *Fighter Squadron* du 352nd *Fighter Group* se détache pour mitrailler l'aérodrome de Bramsche, près d'Osnabrück. Ce ne sera pas le jour de chance du *Captain* Virgil K. Meroney :

« Je n'ai rien vu sur la première moitié du terrain, mais de l'autre côté se trouvaient plusieurs Me 410. J'ai pu en incendier un à la première passe, et il brûlait furieusement. Malgré les tirs venus du sol, je suis revenu pour essayer d'en avoir un autre si possible. J'ai placé une rafale dans un autre '410, et il a pris feu rapidement. Et c'est là que c'est arrivé ! Mon moteur en feu jusqu'à la cloison, mes deux pédales de palonnier et une partie de ma jambe gauche hors d'état. Mon taxi commençait à basculer. Situation un peu chaude pour être confortable, un coup au manche et l'espoir que je sois assez haut pour sauter. Impossible de voir quoi que ce soit avec l'incendie, alors je suis sorti et ai tiré immédiatement sur la corde. Le parachute s'est ouvert à la hauteur de la cime des arbres – c'était moins une –, et le contact avec la planète a été rude. Je me suis débarrassé du parachute et ai couru me mettre à l'abri avec les Allemands qui me canardaient. Je me suis dirigé vers un bois, mais trois autres Allemands en sont sortis, me mettant en joue avec leurs armes. J'étais prisonnier. Aucune chance de m'en tirer, mais, au moins, j'avais essayé. »

Meroney comptait alors 9 victoires, toutes remportées sur P-47D [1] ; il combattra par la suite en Corée et effectuera même 141 missions au Viêtnam.

Ce même 8 avril, le *Captain* Dominic S. Gentile, l'as du 4th *Fighter Group*, s'offre un dernier triplé, trois Fw 190 descendus près de Ruhrburg. Ce sont ses ultimes succès, portant son palmarès personnel à 21,88 et le propulsant en tête de celui de la 8th AF.

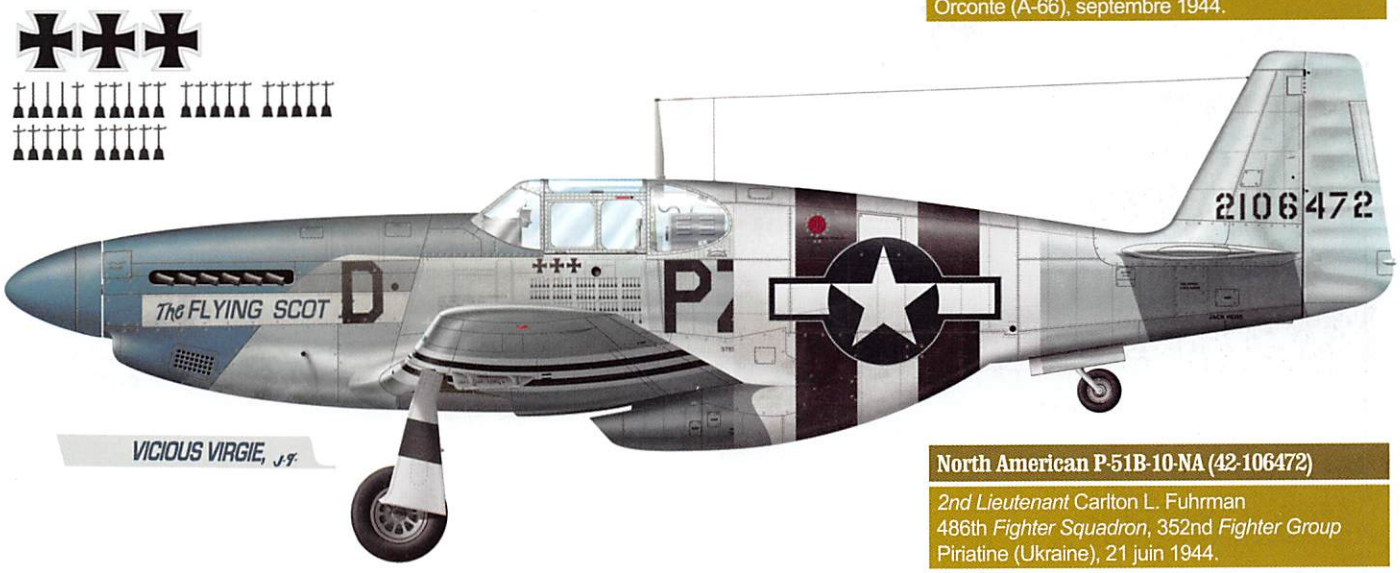
La mission « free-lance » du 4th FG entre Ulzen et Brunswick, de 7 000 m au ras des pâquerettes, s'avère très fructueuse pour les hommes menés par le *Major* George Carpenter, puisqu'ils revendiquent 31 victoires aériennes (avec deux autres triplés pour les *1st Lieutenants* Willard W. Millikan, qui devient as, et Louis H. Norley).

Cependant, ils ne sont pas les seuls à réaliser un triplé ce jour-là : c'est aussi le cas des *Captains* Don M. Beerbower (total : 12) et Jack T. Bradley (total : 10,83), tous les deux du 353rd *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*. Ce groupe, commandé par Jim Howard, accompagne 664 bombardiers au-dessus de Brunswick.

[1] Voir *Aéro-Journal* hors-série n° 5 (mars 2010).

North American P-51D-5-NA (44-13561)

Major Richard E. Turner
Commandant le 356th *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*
Orconte (A-66), septembre 1944.



North American P-51B-10-NA (42-106472)

2nd Lieutenant Carlton L. Fuhrman
486th *Fighter Squadron*, 352nd *Fighter Group*
Piriatine (Ukraine), 21 juin 1944.

Le 8 avril 1944, « Don » Gentile remporte ses trois dernières victoires, portant son total à 21,83. Il est alors l'as des as de la *Eighth Air Force*. Il rentre aux États-Unis le 14 du mois pour une tournée destinée à vendre des emprunts de guerre. Il ne reviendra pas au front. Son P-51B-5 (43-6913/VF-T) arbore 21 victoires sur cette photo ; Gentile ayant choisi de faire figurer les « endommagés » et les avions détruits au sol, il portera 30 svastikas à la fin de son tour d'opérations.

1 Lors de son retour de sa toute dernière mission, le 13 avril 1944, « Don » Gentile s'écrase lamentablement devant les correspondants de guerre et tout le personnel du 4th *Fighter Group* venus l'accueillir. Peut-être, inconsciemment, n'avait-il pas envie de céder son SHANGRI-LA à un autre pilote !

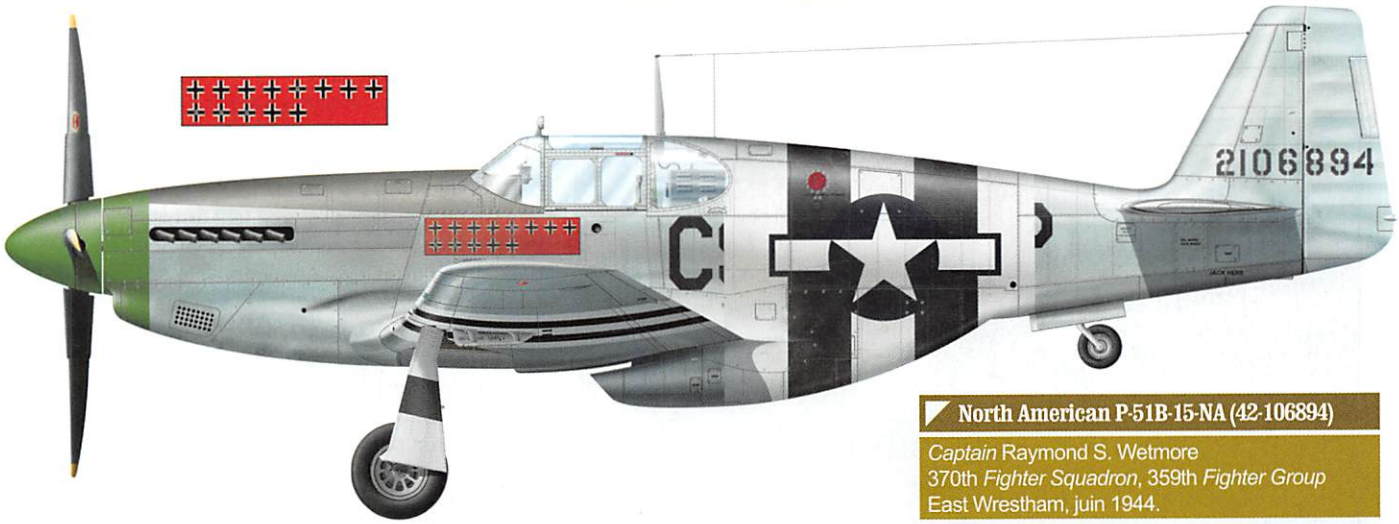
2 « Ray » Wetmore avec son armurier devant son P-51D exhibant un total de 20 victoires, en janvier 1945. Il finira la guerre avec un total de 21,25, ce qui fera de lui l'un des plus grands as de la *Eighth Air Force*.

3 Le *Captain* James M. McLure (ou McClure) du 504th *Fighter Squadron*, 339th *Fighter Group*, devant son P-51B-15-NA (43-24804/5Q-P), baptisé MISS PRISS. Il fait partie de ces nombreux officiers qui accompliront leur tour d'opérations sans revendiquer la moindre victoire, « porteurs d'eau » obscurs et sans gloire, mais qui n'en auront pas moins un rôle précieux dans l'encadrement des jeunes *Lieutenants* sous leurs ordres.

4 Le *1st Lieutenant* Herbert J. Blanchfield du 334th *Fighter* Squadron, 4th *Fighter* Group, est abattu en mitraillant une tour de *Flak* sur le terrain de Saint-Dizier (Haute-Marne) à bord de ce P-51B-15-NA (42-106767), le 9 mai 1944. Il tombe à Putteville (Aube), où il est caché quelque temps avant de finir entre les griffes de la *Gestapo* ; il attendra la cessation des hostilités au *Stalag Luft* 1.

5 En mai 1944, les premiers P-51D atteignent les unités de la *Eighth Air Force*. Ici, le P-51D-10-NA (44-14431) du 335th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*, à bord duquel le *2nd Lieutenant* William R. Groseclose (que l'on voit ici se préparer à partir en mission) sera abattu, probablement par la *Flak*, et fait prisonnier le 11 septembre 1944 dans la région de Naumburg.
En raison de l'absence des bandes d'invasion, il est indéniable que cette photo a été prise avant le 6 juin 1944.

[2] Il ajoutera une 11e victoire à son palmarès le 28 mai et rentrera aux USA pour occuper un poste de bureaucrate à Fort Myers.



North American P-51B-15-NA (42-106894)
Captain Raymond S. Wetmore
370th *Fighter Squadron*, 359th *Fighter Group*
East Wrestham, juin 1944.

North American P-51D-20-NA (44-64148)
Lieutenant Colonel William C. Clark
Commandant le 339th *Fighter Group*
Fowlmere, mai 1945.

Près de 80 chasseurs allemands tentent de s'interposer ; le 354th FG en revendique 20 pour la perte de quatre pilotes, dont un à la suite d'une collision avec un Bf 109.

Après avoir perdu neuf pilotes en opérations pour seulement deux victoires aériennes depuis le 8 mars, le 363rd *Fighter Group* réussit, enfin, un « grand coup » : sept lui sont créditées le 8 avril, mais il perd encore deux des siens, portant le total de tués et disparus à vingt-deux depuis son arrivée en Angleterre !

La chasse américaine est créditée d'un total de 88 victoires en ce 8 avril 1944.

« Don » Gentile, tour d'opérations terminé, réalise sa dernière mission de guerre le 13 avril. De retour à Debden, il veut effectuer une passe à basse altitude pour saluer la foule et les correspondants de guerre venus l'accueillir en bordure de la piste – une manœuvre formellement interdite par Blakeslee sous peine de renvoi immédiat aux États-Unis. Malheureusement, son hélice se plante dans la terre, et SHANGRI-LA termine sa course à plat ventre, les reins brisés, ratant d'un cheveu les photographes et la hutte des opérations. C'est un Gentile sain et sauf, mais au sourire crispé, qui sort de l'épave... Blakeslee, fidèle à sa ligne de conduite, accélère son retour au pays dès le lendemain matin !

Pour son agressivité entre le 5 mars et le 24 avril, le 4th *Fighter Group* reçoit une *Distinguished Unit Citation*. Le 30 avril, deux groupes font leurs débuts sur P-51 Mustang : les 339th et 359th FG. En dépit d'un numéro plus élevé, le 359th FG est arrivé en Angleterre le premier, en octobre 1943, et a conduit sa première mission de guerre sur P-47 Thunderbolt, à la mi-décembre. Les hommes du *Colonel* Avelin P. Tacon Jr. n'ont pas vraiment fait des miracles, puisqu'ils ne sont crédités que de 37 victoires et que le pilote le plus efficace est le *Major* Raymond S. Wetmore avec 4,25 succès – mais celui-ci aura largement le temps de se rattraper sur sa nouvelle monture.

Le 339th FG est l'avant-dernier groupe de chasse à venir droit des USA – il précède d'un mois le 479th FG. Il investit Fowlmere début avril et touche tout de suite des Mustang. Le 30 avril, il accompagne 52 B-24 qui frappent des sites de V-1 à Siracourt (Pas-de-Calais). Le *1st Lieutenant* Francis R. Gerard, qui s'illustrera plus tard comme l'as du 503rd FS (8 victoires), se souvient de cette « première » :

« Pour cette sortie "d'endoctrinement", nous étions cornaqués par le *Major* Carpenter du 4th FG. Nous avons effectué un balayage [*fighter sweep*] en avant d'une cinquantaine de B-24 qui allaient traiter un site de V-1 dans le nord de la France. À part quelques éclats d'obus de *Flak*, nous n'avons rien vu. La Luftwaffe n'a pas décollé. Nous sommes rentrés à la base avec la satisfaction du devoir accompli et beaucoup d'interrogations à propos de notre futur au-dessus de l'Allemagne. »

Le 359th FG, qui exécute sa première vraie mission sur P-51 le 6 mai (une escorte de B-24 sur un site « Noball »), n'aura que deux jours à attendre pour obtenir ses premières victoires officielles et consacrer son premier as : le *1st Lieutenant* Robert J. Booth, qui, pour l'occasion, s'offre un triplé.

CHATTANOOGA-CHOO-CHOO

Le 12 mai, le 4th FG chausse ses bottes de sept lieues : un aller et retour entre Debden et Brüx (Tchécoslovaquie), soit environ 1 800 km, mais, le lendemain, les 354th et 355th FG, équipés des nouveaux réservoirs largables en papier mâché de 475 litres, établissent un nouveau record : plus de 2 000 km aller et retour jusqu'à Police et Stettin (Pologne). Le 354th FS (355th FG) revendique 10 victoires sans perte ; le *Colonel* George R. Bickell, qui a remplacé Jim Howard à la tête du 354th FG le 12 avril, s'octroie un doublé, tandis qu'un de ses pilotes du 353rd FS, le *1st Lieutenant* Carl M. Frantz Jr., réalise le second triplé de sa carrière [2].

Au retour à leur « camp de boy-scouts » de Lashenden, au terme d'une mission de plus de six heures, les pilotes du 354th FG ont une mauvaise surprise, comme le rapporte le *1st Lieutenant* Lowell K. Brueland du 355th FS :

« Nous avons constaté que nos tentes pour six avaient été remplacées par des canadiennes à deux places. On nous a donné vingt-quatre heures pour bourrer dans des sacs en toile modèle B-44 tous nos effets superflus, y compris nos uniformes de cérémonie. Certains sacs seraient renvoyés à la maison, et les autres allaient être stockés Dieu sait où pour une durée indéterminée. »

Malgré son doublé (ses 6e et 7e victoires), Brueland a connu une fin de mission assez pénible à servir d'escorte à l'un de ses camarades, le *1st Lieutenant* Clayton K. Gross, victime d'une agression caractérisée de la part de deux P-47 « au nez rouge », et dont la faible vitesse de croisière a retardé leur arrivée à Lashenden de près d'une heure par rapport aux autres – ils avaient déjà été « portés disparus ».

Le 361st *Fighter Group*, qui a pris en compte ses 17 premiers P-51 le 1er mai, effectue sa première mission entièrement sur ce type le 13 du mois. Le 27 mai, le *Major* George L. Merritt Jr., commandant le 375th FS, devient le premier as du groupe ; il sera abattu et tué par la *Flak* près de Nantes, le 7 juin.

La mission n° 358 du 19 mai, qui voit 888 quadrimoteurs bombarder Berlin, Kiel et Brunswick, marque un nouveau pic pour la chasse américaine en ETO : 72 victoires pour la perte de 24 avions ; la Luftwaffe concède la destruction de 68 chasseurs et la disparition de 30 pilotes.

Pour le *1st Lieutenant* John H. Oliphint [3] (369th FS, 359th FG), cette sortie sera l'expérience de sa vie :

« Après avoir bataillé ferme pendant de longues minutes contre un Me 109, dont j'ai fini par faire exploser le moteur, qui a répandu huile et essence sur mon taxi, je me suis rapproché trop près, et mon hélice a découpé son stabilisateur gauche. Je me suis retrouvé à voler aile dans aile avec lui, à moins de trois mètres de distance. Le pilote, effondré sur son siège dans un habitacle dévoré par les flammes, était mourant et essayait de stopper une hémorragie à la hauteur de son épaule gauche en fourrant son foulard dans le trou béant. L'un de mes 0.5 perforants avait dû l'atteindre à cet endroit. Il avait compris que j'avais découpé son stabilo gauche et me regardait. Totalement décontenancé, je l'ai vu retirer son casque, me fixer droit dans les yeux et me saluer. Je lui ai fait un signe de la tête et je me suis écarté. Je m'attendais à ce qu'il explose d'un moment à l'autre. L'avion a piqué du nez, et le pilote a sauté vers 900 m, mais n'a pas ouvert son parachute. Je l'ai vu tomber dans un champ non loin de l'endroit où son taxi a percuté le sol, au nord-est de Wittengen. Ce fut l'un des moments les plus intenses sur le plan émotionnel de ma carrière de pilote de chasse. »

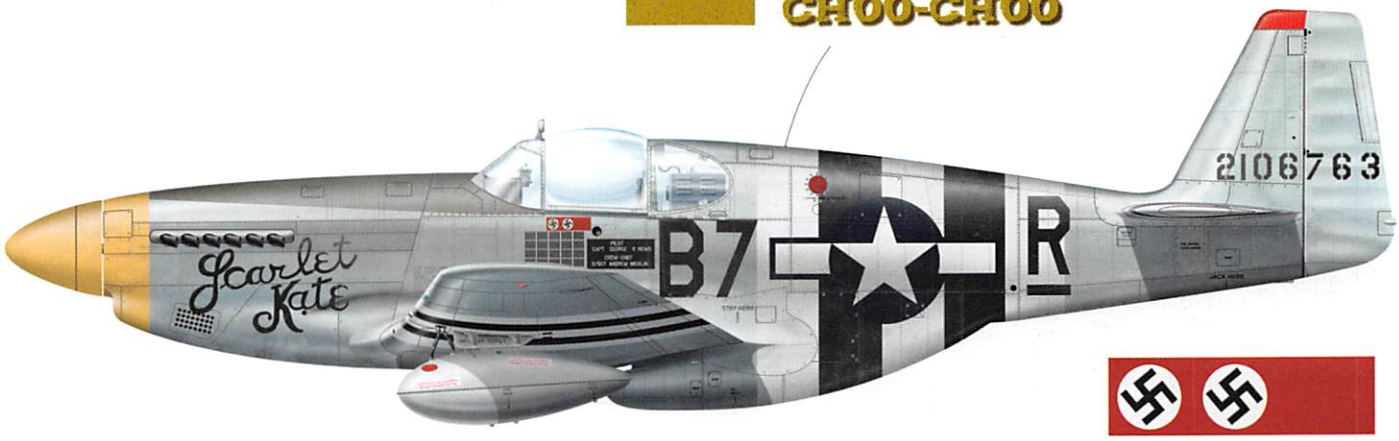
Le 21 mai débutent les missions « Chattanooga-Choo-Choo [4] », qui entrent dans le cadre du « Transportation Plan », afin de désorganiser le réseau ferroviaire en Allemagne et dans les pays occupés en vue de l'opération « Overlord ». Le (désormais) *Lieutenant Colonel* Thomas L. Hayes Jr., commandant le 364th FS du 357th FG, donne quelques explications :

1 Le *Colonel* George R. Bickell, commandant le 354th *Fighter Group*, (à l'extrême droite) présente le P-51 aux (de gauche à droite) *Lieutenant General* George S. Patton, commandant la 3rd *Army*, *Brigadier General* Otto P. Weyland, commandant le XIX *Tactical Air Command*, et *Colonel* Homer L. Sanders, commandant le 100th *Fighter Wing* de la 9th AF, trois officiers supérieurs fort concernés par la mise en œuvre du Mustang dans le cadre de l'opération « Overlord ».

2 À mesure que le « jour J » se rapproche, les hommes du 354th *Fighter Group* vivent à Lashenden d'une manière de plus en plus spartiate, pour ne pas dire primitive. Les avions, privés de hangars en dur, sont dispersés dans la nature et recouverts de filets. Ici, le P-51B (42-106758) Easy Rockin' Mama du *2nd Lieutenant* James J. Burke (353rd FS), dont la peinture de camouflage a été sablée.

3 Le P-51B 42-106688 du *Major* Roy B. Caviness, commandant le 376th *Fighter Squadron* du 361st *Fighter Group* à Bottisham, en mai 1944. Caviness, promu au grade supérieur, prendra en charge le groupe à deux reprises, en novembre 1944 puis en avril 1945.

2 CHATTANOOGA CHOO-CHOO



North American P-51D-15-NA (42-106763)

Captain George R. Rew
374th *Fighter Squadron*, 361st *Fighter Group*
Bottisham, juin 1944.

North American P-51B-10-NA (42-106679)

1st Lieutenant John H. Oliphint
369th *Fighter Squadron*, 359th *Fighter Group*
East Wretham, 18 mai 1944.

« Les missions *Choo-choo* impliquaient de 700 à 800 chasseurs, auxquels avaient été confiés des secteurs déterminés, pour attaquer les locomotives, les wagons, les dépôts et aussi les aérodromes en rase-mottes dans des raids soigneusement synchronisés dans le temps. Notre première *Choo-choo* s'est déroulée au nord de Berlin, le long de la Baltique. On a piégé deux trains dans une gare de banlieue ; ils ne portaient pas de croix blanches. Mais Lord Haw-Haw [5] a affirmé que les Yoxford Boys n'avaient aucun scrupule à mitrailler des trains transportant des réfugiés, femmes et enfants, qui devaient être relogés dans des villages de la Baltique après la destruction de leurs habitations à Berlin. Nous n'avions vu que des militaires tentant de s'enfuir des trains, mais ni femme ni enfant. Quelques nuits plus tard, Lord Haw-Haw a dit : *"Aujourd'hui, les militaires ont pu secourir un Yoxford Boy de la vindicte de civils armés de fourches. Le pilote avait effectué un atterrissage forcé dans son chasseur portant un damier rouge et jaune."*

[3] *Mad Rebel, a Youth at War* – J. H. Oliphint – Oliphint Publ., Colorado Springs, 1998.

[4] Le tortillard de Chattanooga (Tennessee) – titre de l'une des plus célèbres chansons de l'époque, interprétée par Glenn Miller et son orchestre, qui sera le premier « disque d'or » de RCA (un million de 78 tours vendus en 1942).

[5] Ce sobriquet désignait en général les speakers anglophones des radios de la propagande nazie, et en particulier un certain William Joyce, Américain de naissance, élevé en Irlande et membre d'une organisation fasciste britannique, réfugié en Allemagne à la veille de la guerre.

◀ Vol de formation du 363rd *Fighter Squadron* du 357th *Fighter Group* à l'été 1944.
Du premier à l'arrière-plans : *Major* Edwin W. Hiro (44-13518, HORSES ITCH), commandant le *Squadron* (†19.09.44), Captain Donald H. Bockhay (44-13681), *1st Lieutenant* William R. O. McPherson (44-13533, BILLY'S BITCH) et *Captain* Robert W. Foy (44-13712, RELUCTANT REBEL).
(San Diego Air and Space Museum)

North American P-51D-5-NA (44-13318)

Lieutenant Colonel Thomas L. Hayes Jr.
Operations Officer 357th *Fighter Group*
Yoxford, septembre 1994.

North American P-51D-5-NA (44-13316)

1st Lieutenant Leonard K. « Kit » Carson
362nd *Fighter Squadron*, 357th *Fighter Group*
Yoxford, 6 juin 1944.

« Le QG [66th *Fighter Wing*] nous a appelés pour nous demander si nous voulions changer nos marques. Nous avons répondu : non ! Les Yoxford Boys en étaient fiers, et si les Allemands et Lord Haw-Haw pensaient que nous n'étions qu'un "gang assoiffé de sang", ils n'avaient encore rien vu ! Mais ordre fut donné aux pilotes de sauter au-dessus du territoire ennemi et de ne pas tenter d'atterrissage forcé. »

Désormais, les pilotes américains sont informés du sort que peut leur réserver la population civile, excédée par les matraquages de l'USAAF de jour et de la RAF de nuit. Le *Captain* Leonard « Kit » Carson (362nd FS, 357th FG) évoque les précautions qu'il prendra à l'approche de l'une de ses dernières sorties, le 14 janvier 1945 :

« C'était ma 99e mission et ma 14e sur Berlin. À cette époque de l'année, les chances d'échapper à la capture, si l'on était descendu, étaient proches de zéro. Le territoire ami le plus près était le Danemark, à 400 km de là. En revanche, les risques d'être lynché par la populace ou abattu par les SS ou un civil nerveux étaient excellents. Dans ces zones fortement peuplées, il était illusoire d'espérer être fait prisonnier en un seul morceau. Le mieux était de tenter de se poser sur un aérodrome de la Luftwaffe. En tout cas, ne jamais oublier son "anxiolytique [6]" dans son holster ! Utilisé à bon escient, il pouvait faire la différence entre la vie et la mort. »

Le 30 mai, un autre as disparaît, comme le rapporte le *Major* Leon M. Blanding du 4th FG :

« Le 30 mai, notre groupe a livré un combat contre une vingtaine d'appareils allemands à environ 50 km au sud-est de Magdebourg, près de Dessau. Après une quinzaine de minutes à tourner en rond, j'ai réuni ma section de quatre et celle du *Captain* Millikan – altitude, environ 3 300 m. Le *Captain* Millikan a grimpé cap au sud. J'étais sur sa droite quand la *Flak* a dressé un barrage épais, intense et précis. J'ai regardé vers le bas et aperçu la section "Becky" survoler une ville que j'ai pensé être Bernburg. En relevant la tête, j'ai vu le leader ou son n° 2 être atteint par un coup direct. J'ai suivi la chute de la partie avant de l'avion, me concentrant sur un petit objet à quelques mètres de l'appareil, probablement le pilote. Cet objet est resté à la même distance, donnant l'impression d'être attaché à l'avion. Je l'ai vu tomber sur 100 à 150 m sans apercevoir de parachute. L'autre appareil (celui du *Captain* Millikan ou du Lt. Young) a piqué en virant sur la droite. J'ai pensé que c'était pour éviter la *Flak*. Il est passé sous moi, et je l'ai perdu de vue. »

Par chance, les deux pilotes sont indemnes, mais ils finiront la guerre dans un camp de prisonniers. Le *Captain* Willard W. Millikan comptait alors 13 victoires confirmées et était l'un des grands as du 336th FS.

[6] Le terme qu'il utilise est « Mother's little helper », surnom donné au valium et, par analogie, à un pistolet, parce qu'il « calme les esprits ».

▼ Le *Captain* Willard W. Millikan à bord de son P-51B 43-24769 baptisé MISSOURI MAULER. Il porte 14 croix noires, soit 12 victoires aériennes et 2 victoires au sol, son score au 22 avril 1944.

▲ Décollage depuis East Wretham des P-51B du 376th *Fighter Squadron*, 361rd *Fighter Group*, pour une mission au-dessus des plages du débarquement, le 6 juin 1944. On remarque parmi eux un appareil non identifié, mais baptisé ELISABETH, portant une très jolie décoration de dents de requin.

LE « JOUR J »

Quand il rentre d'une mission de bombardement en piqué, le 5 juin vers 14h30, le *Captain* Howard D. Hively (4th FG) est très surpris par l'agitation qui règne à Debden :

« À peine étions-nous descendus de nos taxis que nous avons appris que les missions de l'après-midi étaient suspendues. Une espèce de frénésie s'était emparée de la base. Toutes les communications avec l'extérieur avaient été coupées et les permissionnaires rappelés. Le personnel civil était consigné à la base pour la nuit. Les mécanos se sont emparés de nos taxis pour leur peindre de drôles de bandes noir et blanc autour du fuselage et des ailes, tandis que les armuriers faisaient le plein des munitions et des bombes. Que se passait-il donc ? Les supputations allaient bon train, mais beaucoup d'entre nous ont pensé que depuis le temps que l'on préparait le débarquement, il allait bien finir par arriver un jour ou l'autre. Le *Colonel* Blakeslee est revenu d'une importante réunion au QG vers 20h00 et nous a rassemblés pour nous annoncer la nouvelle : demain, ce serait le "jour J". »

Privilège du grade ou du poste sans doute, certains officiers sont mieux informés que d'autres de ce qui se trame. En effet, quelques jours avant le « jour J », Eisenhower, en visite à Debden, s'entretient avec le *Major* James A. Goodson, commandant le 336th FS :

« [Eisenhower] m'a demandé si nous pouvions empêcher les chars et les camions allemands d'atteindre les plages. Les Allemands conservaient le gros de leurs forces à l'arrière, mais dès que les Alliés auraient débarqué, ils les feraient monter au front. J'ai répondu à Eisenhower que j'étais persuadé que de jour nous étions capables d'arrêter tout ce qui roulait, mais que nous serions impuissants la nuit. Néanmoins, j'étais sûr que nous pourrions bloquer les routes de telle sorte qu'il leur serait impossible d'acheminer leurs renforts. J'étais également absolument certain que nous avions les moyens d'empêcher la Luftwaffe de mitrailler et de bombarder les troupes sur les plages. »

La nuit sera courte, car, le 6 juin, dès 03h20, les premières patrouilles s'envolent, Blakeslee menant les 334th et 335th FS à l'est de Rouen. Aucun avion allemand n'est aperçu, mais le *2nd Lieutenant* Ralph K. « Kid » Hofer (334th FS), pour qui le *strafing* est devenu une vraie addiction, revient avec deux locomotives de plus à son tableau de chasse ; cette « dépendance » lui coûtera d'ailleurs la vie. Le 11 juin, son réservoir d'huile crevé par un éclat d'obus de *Flak*, il devra se poser sur une plage du débarquement ; il rentrera à Debden le lendemain avec un casque allemand et un exemplaire de *Mein Kampf* comme souvenirs.

Mais revenons sur la suite de l'interview de « Goody » (James Goodson) à propos du 6 juin :

« Le "jour J", seuls deux chasseurs allemands ont réussi à passer. Après la guerre, j'ai parlé à l'un des deux pilotes [7] qui avaient réussi à franchir les barrages et lui ai demandé comment il avait fait. Il m'a dit : *"On volait à la hauteur des algues et, quand je suis revenu, les bouts de mes pales d'hélice étaient tordus, parce qu'ils avaient touché le sol. Seul mon ailier et moi avons réussi à passer. Nous avons survolé les têtes de pont et avons vu plusieurs milliers de soldats sur les plages, plusieurs milliers de navires sur la mer et, en levant les yeux, plusieurs milliers d'avions au-dessus de nous. Mon ailier m'a demandé sur quoi il devait tirer, alors je lui ai dit d'arroser au jugé et de mettre le cap sur la maison."* »

[7] Bien évidemment, il s'agit de « Pips » Priller, *Kommodore* de la JG 26, anglophone et assez disert sur sa carrière, car peu compromis avec le régime nazi. Sur ce sujet, voir *Aéro-Journal* n° 28 (avril 2012).

▲ En compagnie de l'officier de renseignements du groupe (assis) et du *Captain* Robert L. Hills (à droite), « Kid » Hofer prépare la mission « navette » du 4th *Fighter Group*, planifiée pour le 21 juin 1944, dont il ne rentrera pas.

La date de l'interview de « Goody » ne nous est pas connue, mais celui-ci a certainement baigné dans l'atmosphère du livre de Paul Carrell *Ils arrivent !* (1961) et du film *Le Jour le plus long* (1962), car l'on sait maintenant que la Luftwaffe a accompli 319 sorties ce jour-là. Évidemment, opposées aux 14 674 sorties alliées, « y a pas photo », comme on dit de nos jours... D'ailleurs, la chasse alliée a revendiqué 26 victoires, mais elle y a aussi laissé quelques plumes, ainsi que le narre « Kid » Hofer :

« Je commandais la *Cobweb Red Section*. Je me suis retrouvé seul en raison de retours prématurés au terrain et je me suis joint à la *Caboose Blue Section* (*Captain* McGratten, Lts. Ross et Garbey et *Flight Officer* Smith). Nous avons mitraillé un train et un véhicule d'état-major. Nous avons vu plusieurs P-47 et P-51 en train d'attaquer un convoi d'une vingtaine de camions. Nous les avons observés pendant plusieurs minutes, puis nous les avons croisés quand ils sont repartis. *Caboose Blue Leader* a alors fait descendre sa section pour mitrailler un autre camion. J'ai suivi, mais je n'ai pas ouvert le feu. Nous venions juste de redresser quand une quinzaine de Me-109 et de FW-190 nous sont tombés dessus. Il y avait aussi une couverture haute de ME-109. Nous avons largué nos réservoirs et dégagé. J'ai appelé *Horseback* pour avoir du renfort, mais quand ils sont arrivés, les Boches étaient partis. Je me suis échappé à la suite de violentes manœuvres, grimpant et piquant, jusqu'à ce que je trouve refuge dans un nuage. J'ai appelé la *Blue Section* à plusieurs reprises au cours de l'engagement, mais je n'ai pas eu de réponse. Ce combat s'est déroulé dans le secteur du Neubourg, vers 20h30. »

« Kid » Hofer ne risquait pas d'avoir de réponses à ses appels : les quatre appareils de la « section bleue » ont été descendus. Le *Major* Michael G. H. McPharlin, chef de la *Cobweb White Section*, a rebroussé chemin à cause d'une magnéto défectueuse. Sa place est prise par le *Captain* Waclav M. Sobanski. Celui-ci heurte un poteau télégraphique, mais son ailier, le *1st Lieutenant* Edward Steppe, le rassure : les dégâts sont mineurs. Quelques instants plus tard, les autres pilotes entendent à nouveau la voix de Steppe : « Attention, derrière vous ! *White Leader*. » Aucun de ces trois hommes de la *Cobweb White Section* ne rentrera, portant le total de cette tragique journée – la pire de toute la guerre pour le 4th *Fighter Group* – à dix tués !

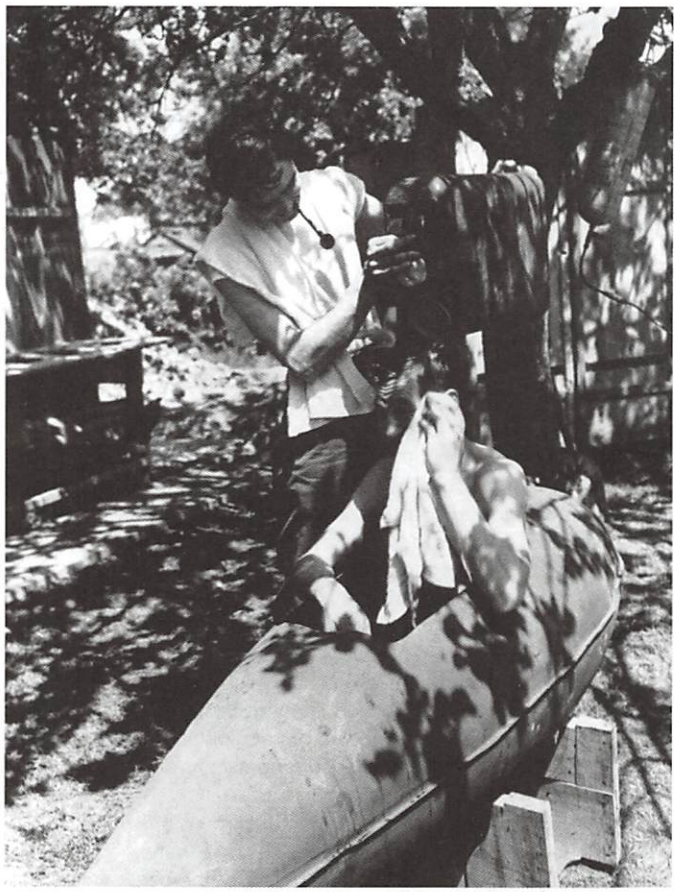
Le 355th FG vengera en partie ses camarades de Debden en tombant sur une formation de Junkers Ju 87 de l'*Einsatzstaffel* de la SG 103, une escadrille opérationnelle formée à la hâte au sein d'une école d'application basée à Metz-Frescaty. Entre Chartres et Orléans, principalement aux alentours de Janville, la formation est repérée par le *Lieutenant Colonel* Gerald J. Dix de l'état-major du 355th FG :

« Je n'en croyais pas mes yeux : un V géant d'une quinzaine de Ju 87, répartis en plusieurs sections de trois appareils volant aussi en V au ras du sol. Nous volions près de 2 000 m plus haut. Je n'avais jamais vu autant de "sitting ducks" [cibles faciles] ! »

Le 505th FS du 339th FG se joint à la curée. Les Américains revendiquent 12 victoires (et 1 probable et 5 endommagés). Les pertes allemandes s'élèvent à 4 appareils abattus et 5 fortement endommagés, faisant 5 tués ou disparus et 11 blessés.

Le 15 juin, un détachement précurseur du 354th FG s'installe sur un terrain hâtivement préparé par les hommes du Génie (IX *Engineering Command*), près de la petite ville normande de Cricqueville-en-Auge, et baptisé A-2 dans la nomenclature des aérodromes alliés sur le continent. Après leur long séjour dans le confort rudimentaire de Lashenden, les hommes du *Colonel* Bickell s'adaptent assez rapidement à leur nouvel environnement. Pour eux, une page de l'histoire du groupe se tourne, comme l'évoque le *Captain* Richard E. Turner (commandant le 356th FS) : « Ce fut ainsi que se termina notre travail avec la *Eighth Air Force*. Nous allions continuer les opérations sous le contrôle du XIX *Tactical Air Command* du *Brigadier General* Otto P. Weyland. » Le 354th FG va désormais consacrer l'essentiel de son temps aux missions d'appui tactique, bien qu'opérant sur un appareil plus fragile et moins bien armé que le P-47, qui équipe la quasi-totalité des *Fighter Groups* de la *Ninth*.

Le 8 juin, le *1st Lieutenant* John H. Oliphint va vivre un second « moment intense sur le plan émotionnel ». Arrivé près de l'objectif, il est victime d'une rupture d'une tuyauterie de glycol. Son moteur serre au beau milieu de sa passe au-dessus de la gare de triage de La Flèche.



▲ Le système-D n'est pas une invention purement française. Les Américains ne manquaient pas de ressources non plus, comme en témoigne cette... tour de contrôle improvisée en train de diriger un F-6B du 107th *Tactical Reconnaissance Squadron*, 67th *Tactical Reconnaissance Group*, sur le terrain du Molay (A-9), en juillet 1944.

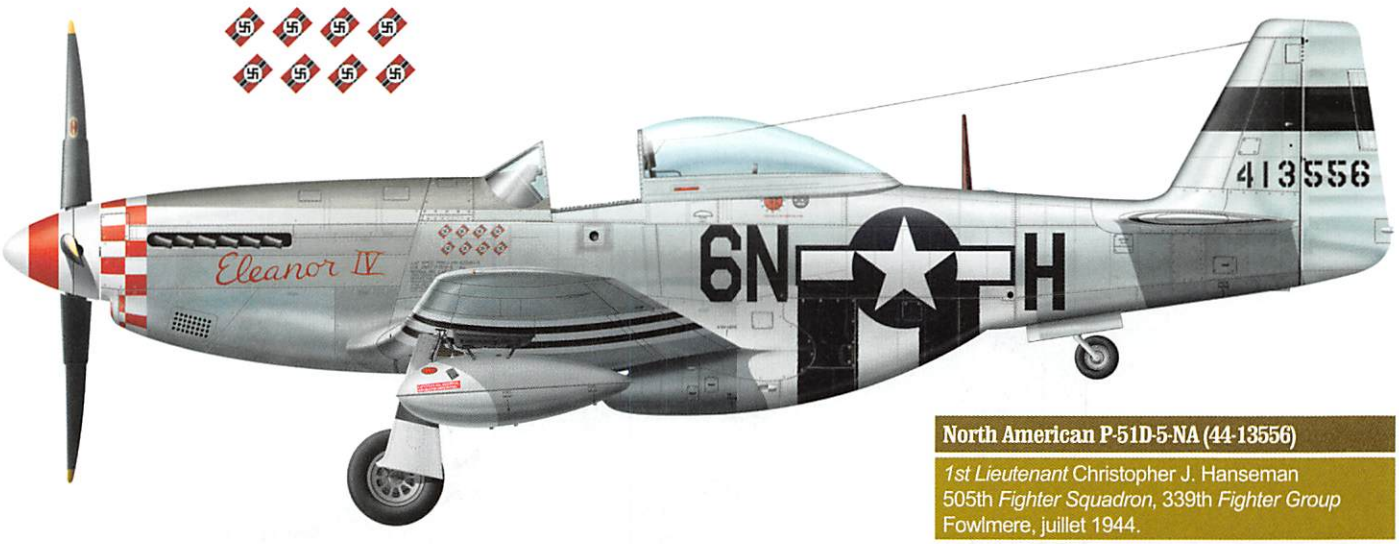
Il décide néanmoins de poursuivre son attaque – ce qui lui vaudra la *Silver Star*. Mais son avion est criblé d'obus de 20 mm, dont les éclats le blessent au visage, au cou et aux membres. « Toutes sortes de fluides maculaient le pare-brise, racontera-t-il. [...] Le montant de la verrière était tordu, et il n'était plus possible de l'ouvrir. Les quatrième, cinquième et sixième obus ont explosé derrière l'habitacle à un ou deux pieds d'intervalle, et je n'avais pas le temps de constater ni même de penser aux dégâts qu'ils avaient causés ». L'avion s'écrase un peu plus loin, s'enfonçant dans la boue. Oliphint reste coincé huit heures dans la carlingue avant d'être recueilli, inconscient et grièvement blessé, par des soldats allemands. Conduit à l'hôpital, sauvagement torturé par un Gestapiste venu spécialement de Paris pour l'interroger, il s'évade en égorgeant le médecin qui refusait de lui prodiguer des soins et en tuant deux sentinelles. Il finit par rejoindre le Maquis après une cavalcade homérique. Il reste quelque temps avec les résistants, transportant messages et informations à bicyclette en jouant les idiots du village pour tromper la vigilance des Allemands. Il sera finalement récupéré par un Lysander une nuit du mois d'août, et les informations qu'il rapportera à Londres serviront à Patton lors de sa fameuse percée.

LE PLUS JEUNE AS DE L'AIR FORCE

Le 10 juin, en abattant un Bf 109 aux environs de L'Aigle (Orne), le *1st Lieutenant* Christopher J. Hanseman du 505th FS, 339th FG, décroche le statut d'as :
« Le 10 juin, en patrouille dans le Centre-ouest de la France, j'ai été séparé de ma section à cause de la *Flak* au-dessus d'un aérodrome dans les parages de Laigle [sic]. J'ai mitraillé un terrain à environ 15 minutes au nord de Laigle, endommageant un JU-88. J'ai grimpé dans le soleil au sud du terrain et ai ensuite plongé sur une rangée de JU-88, tirant sans arrêt jusqu'à une distance de 50 m. J'ai observé des coups au but dans le centre du fuselage. La *Flak* était dense, alors je n'ai pas fait d'autre passe. Après avoir quitté la zone, j'ai volé 15 minutes vers le nord et suis tombé sur une escadrille de ME-109 qui s'apprêtait à atterrir. J'ai attaqué l'un des E/A servant de couverture haute, ouvrant le feu à 300 m avec une correction de 30°. Il avait engagé des manœuvres évasives. J'ai coupé les gaz et abaissé les volets de 20° pour tourner plus court que lui. Je me suis retrouvé à 150 m juste derrière le ME-109. J'ai à nouveau tiré, me rapprochant jusqu'à 75 m et le touchant au fuselage. À ce moment, le pilote a largué sa verrière et a sauté. J'étais à court de munitions, alors je suis rentré à la base. »
Un combat classique, un nouveau pilote devenant as, rien que du presque banal à l'été 1944... sauf que, Chris Hanseman n'a que 19 ans, 10 mois et 8 jours, et qu'il est le plus jeune as de l'Air Force [8] ! Malheureusement, il est tué le 29 juillet, quatre jours avant son 20e anniversaire, de la manière dont le relate l'un de ses équipiers, le *1st Lieutenant* Edwin C. Ball :
« Nous venions juste de rompre notre attaque contre les bombardiers et avons émergé sous la couche nuageuse. Nous avons repéré deux JU 52 sur le sol, à cinq ou six kilomètres au NO de Naumburg, parqués le long d'une rangée d'arbres assez hauts. Nous avons plongé pour mitrailler et, à la première passe, le Lt. C. J. Hanseman, qui volait en n° 2, a manifestement poussé son attaque trop loin, car une de ses ailes a touché le sol ; son appareil est parti en soleil, est passé par-dessus les arbres et s'est écrasé en flammes dans un champ, où ses débris se sont répandus sur une grande surface. »

[8] Le plus jeune as américain est le *Pilot Officer* Claude Weaver III, engagé avec la RCAF à 17 ans et demi (!), qui remporte sa 5e victoire le 23 juillet 1942 au-dessus de Malte avec le N° 185 *Squadron* ; il a alors 18 ans, 11 mois et 25 jours. Il est abattu et tué au-dessus d'Amiens, le 28 janvier 1944 ; il était alors titulaire de 12,5 victoires.

◀ Deux pilotes du 354th FG (debout, le *1st Lieutenant* John H. Arnold et, dans la « baignoire », le *1st Lieutenant* James G. Burke) pratiquent leurs ablutions de manière plutôt champêtre sur le terrain de Cricqueville-en-Auge (A-2). Pour se repérer sur ces terrains de fortune, les pilotes baptisaient les fondrières qui servaient d'allées de noms évocateurs comme « Mud Avenue » ou « Fog Boulevard ».



North American P-51D-5-NA (44-13556)

1st Lieutenant Christopher J. Hanseman
505th *Fighter Squadron*, 339th *Fighter Group*
Fowlmere, juillet 1944.

Le 19 juin, encore une fois à cause du mauvais temps, un groupe est endeuillé. Il s'agit, cette fois, du 361st FG, qui perd cinq pilotes de son 374th FS dans la crasse au-dessus du Cotentin après que la mission des bombardiers a été annulée ; trois sont tués, et les deux autres faits prisonniers.

Le 20 juin, sur le chemin du retour d'une mission d'escorte jusqu'à Police, qui l'a vu remporter 10 nouvelles victoires, le 4th FG décide de mitrailler l'aérodrome de Neubrandenburg, pour le plus grand malheur de l'un de ses meilleurs membres, le *Major* James A. « Goody » Goodson, « patron » du 336th FS et titulaire de 14 victoires aériennes et 15 au sol, ainsi que le rapporte l'un de ses ailiers, le *1st Lieutenant* Charles H. Shilke :

« Le *Major* Goodson à bord du VF-B a été atteint par la *Flak* en mitraillant l'aérodrome de Neubrandenburg. Il a redressé mais il perdait son glycol. Le voyant en détresse, je me suis rapproché de lui afin de lui fournir toute l'aide que je pouvais. Il a ralenti, et j'ai vu des flammes et de la fumée sortir de ses pipes d'échappement, caractéristiques d'une fuite interne de glycol. Peu après, il a perdu de l'altitude et s'est posé en catastrophe dans un champ. J'ai volé en rond autour de l'épave à basse altitude et je l'ai vu sortir de l'avion. Il m'a fait des signes pour me dire qu'il n'avait rien. J'ai attendu qu'il se soit éloigné de son avion avant de le mitrailler, mais il n'a pas pris feu. Il avait atterri à environ 30 km à l'ouest de l'aérodrome. La dernière fois que je l'ai vu, il pénétrait dans un sous-bois, à deux kilomètres de son appareil. »

Fait prisonnier, « Goody » est transféré le lendemain jusqu'à Berlin. Quand il apprend que le train arrivera à la gare de la *Friedrichstraße* à midi, un frisson lui parcourt l'échine : il sait qu'un raid de 1 000 bombardiers frappera le quartier de la gare au même moment !

« Nous nous sommes réfugiés dans un abri. Parce que j'avais participé au planning de la mission, je savais comment elle allait se dérouler et que mes propres chasseurs feraient partie de l'escorte. Vous ne voyez pas tout à fait la guerre de la même manière quand vous êtes là-haut à 9 000 m, car tout ce que vous apercevez, ce sont des petits éclairs et des nuages de fumée. Vous ne pensez pas aux gens qui sont en dessous. Être assis dans un abri antiaérien avec des Allemands tout autour et des bruits assourdissants au-dessus, est tout autre chose. Après un moment, la sirène a signalé la fin de l'alerte, et tout le monde s'est apprêté à quitter l'abri. J'ai dit : *"Non, non ! Ce n'est pas encore terminé. La seconde vague va arriver."* On m'a regardé bizarrement, mais l'officier qui m'accompagnait a dit : *"Il sait !"* Et la seconde vague est arrivée. J'ai pu constater les ravages que les bombardements avaient causés, c'était cent fois pire que ce que j'avais vu à Londres pendant le *Blitz*. Les rues étaient jonchées de centaines de corps de gens qui n'avaient pas eu le temps de se mettre à l'abri ; un spectacle affreux qu'un pilote de combat a rarement l'occasion de contempler. Voir extraire des femmes et des bébés des décombres, dont les miens étaient à l'origine, m'a profondément affecté. »

MISSIONS « FRÉNÉTIQUES »

L'idée de pouvoir utiliser des bases soviétiques pour des missions navettes depuis l'Angleterre et l'Italie remonte à la conférence des ministres des Affaires étrangères de Moscou, en octobre 1943. En fait, l'installation de terrains temporaires sur le sol russe n'est pas chose nouvelle : la RAF avait utilisé brièvement celui de Mourmansk en 1941. Arnold voit en la mise à disposition de bases en URSS la possibilité d'intensifier la campagne de bombardement et d'atteindre des objectifs actuellement trop distants. Discutée à nouveau lors de la conférence de Téhéran, cette demande est acceptée par Staline le 2 février 1944. Il concède l'emploi de trois aérodromes, tous en Ukraine : Poltava, Mirgorod et Piriatine. Les deux premiers sont réservés aux bombardiers, le troisième aux chasseurs.

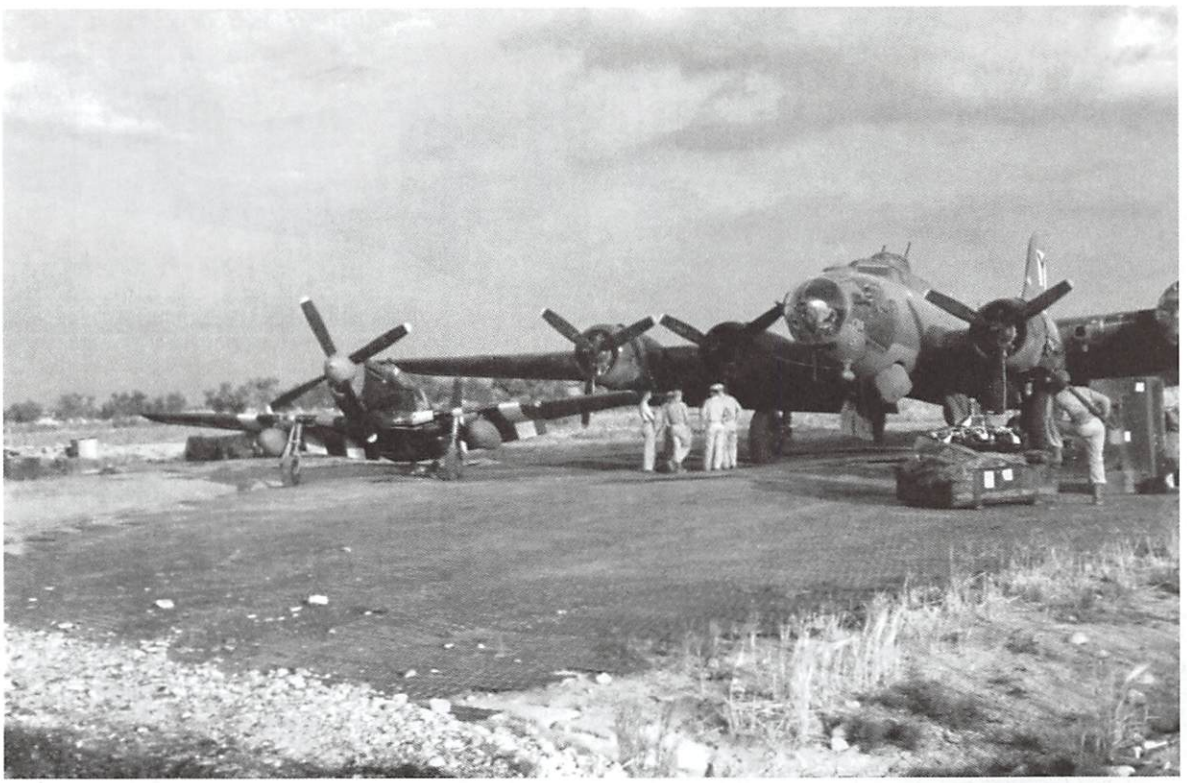
Du côté américain, si l'opération a reçu le nom de code de « Frantic » (frénétique), ce n'est pas par hasard, car il reflète l'état d'esprit d'Arnold vis-à-vis des atermoiements soviétiques à considérer le projet. Enfin, après maintes négociations, tout est prêt à la fin du mois de mai.

La *Fifteenth Air Force* est choisie pour la toute première mission navette, le 2 juin. Le 16 juin, c'est au tour de la *Eighth* ; toutefois, les conditions météo obligent à remettre la sortie au 21 juin.

Les 4th et 486th FS du 352nd FG sont pressentis pour fournir l'escorte à 114 B-17 qui viseront le complexe pétrochimique de Ruhland, près de Berlin. Don Blakeslee n'en est informé qu'au retour de la dernière mission du 20 juin. Mais selon son style habituel de commandement, il s'arrange pour que les mécanos aient préparé 16 appareils de chacun des trois *Squadrons* pour le lendemain matin. La nouvelle arrive au 486th FS de la même manière et en même temps. Aussitôt les appareils réarmés et ravitaillés, les pilotes désignés repartent de Bodney, avec le *Major* Willie O. Jackson Jr. à leur tête, pour aller se poser à Debden et se mettre aux ordres de Blakeslee.

Pourtant, au petit matin du 21, le ciel ne semble pas vouloir se montrer raisonnable. Debden est noyé sous le brouillard, et la plupart des pilotes s'attendent à regagner leur lit. Toutefois, les météorologues prévoient des éclaircies sur le continent et même une tempête de ciel bleu jusqu'en Ukraine. À 07h55, Blakeslee, qui n'aurait pas voulu manquer cette mission pour un empire, décolle le premier, suivi par 47 autres Mustang de son groupe et 16 de l'escadrille de Jackson. La formation s'enfonce vers l'est en direction de son point de rendez-vous avec les « lourds », situé à la verticale de Leszno (Pologne), vers 11h30. Quadri- et monomoteurs se promènent de conserve en toute tranquillité dans le ciel polonais pendant une bonne heure, quand, vers 12h40, surgissent 25 Bf 109 qui attaquent frontalement les B-17. Les chasseurs au nez rouge et ceux au nez bleu larguent leurs réservoirs et font face.

Le *1st Lieutenant* Donald W. McKibben (486th FS) retrace les grands moments de cette interception :



◀ Escale en Ukraine. Si ce B-17F, photographié à Poltava le 22 juin, appartient bien à la *Fifteenth Air Force* (au 301th *Bombardment Group*, pour être précis), en revanche, le P-51B à ses côtés provient du 4th *Fighter Group* de la *Eighth Air Force*. En effet, les chasseurs de la 15th AF n'ont jamais reçu les bandes d'invasion, et celui-ci porte, en outre, les marques distinctives des « Debden Eagles », à savoir le nez et la casserole rouges.

« Varsovie avait défilé sous nos ailes 20 minutes plus tôt, quand les '109 sont arrivés. Il y en avait au moins une quinzaine, et la plupart n'ont pas attaqué. Les seuls qui l'ont fait ne sont jamais rentrés, parce que les P-51 s'en sont occupé. [...] Nous étions plutôt satisfaits de notre démonstration, parce que les gars du 4th n'ont abattu qu'un ou deux Boches pour la perte d'un P-51. En retardant leur attaque, les '109 nous ont laissé le temps d'épuiser le carburant dans nos réservoirs externes, ce qui nous a permis de ne pas en perdre une goutte. »

Le 486th revendique quatre victoires et le 4th FG deux. Les Mustang, regroupés par Blakeslee, se posent à Piriatine à 14h50. Après sept heures passées dans l'exiguïté de leur habitacle, la plupart des pilotes, ankylosés, doivent recevoir l'assistance de mécanos soviétiques pour s'en extraire et marcher jusqu'aux tentes disposées à leur intention. Sur les 64 P-51 partis de Debden, il en manque deux à l'appel : le malheureux *1st Lieutenant* Frank T. Sibbett, abattu près de Siedlce et mortellement blessé, et le « maverick » du 4th FG, « Kid » Hofer, qui, n'ayant pas résisté à quitter la formation pour courir sus à un Bf 109, a dû atterrir sur un aérodrome de Kiev, à bout de carburant ! Soumis à un interrogatoire musclé du NKVD, il aura toutes les peines à convaincre ses alliés soviétiques qu'il est bien américain.

En dépit de la barrière de la langue et de l'inévitable présence des commissaires politiques soviétiques, l'accueil des aviateurs américains se déroule dans une atmosphère de franche camaraderie – après tout, ne sont-ils pas « brothers-in-arms » (frères d'armes) ? McKibben :

« Les Russes avaient mis les petits plats dans les grands. Nous étions au courant des privations dont ils souffraient, mais, ce soir-là, au menu, il y avait de la viande, du pain blanc, du beurre et de la vodka comme s'il en pleuvait. Tout au long du dîner, nous avons porté de si nombreux toasts au cri de *"Vive Staline !"* et de *"Vive Roosevelt !"*, que je me suis demandé si les Russes ne cherchaient pas à nous saouler. On m'avait dit que le beurre aidait à dissiper l'alcool, alors j'en ai ingurgité une livre ! Ce n'est que bien plus tard que je me suis dit que j'avais dû avaler un an de ration d'un citoyen russe de base à moi tout seul ce soir-là ! Deux accordéonistes ont surgi à la fin du repas, et quelques grands gaillards se sont mis à danser et nous à frapper des mains en cadence. Quand, tout à coup, les Boches ont ruiné la fête ! »

En effet, l'opération « Frantic » n'est pas passée inaperçue des Allemands. Comme ils n'ont pas encore découvert les terrains d'accueil, ils font suivre le flot des bombardiers par un Heinkel He 177. Immédiatement, la Luftwaffe s'organise. Peu avant minuit, elle bombarde les terrains ukrainiens. Le résultat est dévastateur : 43 B-17 sont détruits et 26 endommagés, ainsi que 15 P-51 et quelques avions soviétiques. Ce sera le dernier gros succès tactique de la Luftwaffe à l'Est. Une conséquence à laquelle celle-ci ne pouvait pas s'attendre, c'est la fissure que leur raid provoque entre les deux « blocs », qui se rejettent mutuellement la responsabilité du désastre. Plus que des éclats d'obus dans le fuselage des avions américains, cette attaque met du plomb dans l'aile à tout projet de coopération future entre Américains et Soviétiques.

Le lendemain matin, les P-51 sont immédiatement envoyés à l'abri à Zaporozhye et Odessa. Ils reviennent à Piriatine le 24 pour recevoir de nouveaux réservoirs auxiliaires qui doivent leur permettre de gagner l'Italie. Le 26 juin à 14h05, les 55 P-51 survivants, certains munis de rustines, s'envolent sous la houlette de Blakeslee pour rejoindre Brody (Pologne), point de rendez-vous avec des B-17 qui visent une raffinerie à Drohobycz (Pologne). Un véritable « milk run », et les hommes de Blakeslee passent la main aux chasseurs de la *Fifteenth* venus à leur rencontre à la hauteur de la côte adriatique. Les P-51 se posent sans histoire à Lucera, terrain satellite de Foggia (Italie), à 19h35.

Enfin relâché par les suspicieuses autorités soviétiques, « Kid » Hofer peut repartir le 29 juin. Mais, peu doué pour la navigation, il s'égare au-dessus de la Méditerranée et, au bord de la panne d'essence, il doit être escorté par deux Spitfire qui le conduisent à Malte. Il repart le lendemain en direction de Lucera. Malheureusement, il n'aura pas le temps, comme ses camarades, de profiter des délices des plages de l'Adriatique, car, le 1er juillet, Blakeslee reçoit un nouvel ordre de mission pour le lendemain : le 4th FG et le 486th FS ont été « désignés volontaires » pour un mitraillage en règle de la région de Budapest avant l'arrivée d'une formation de bombardiers de la 15th AF.

Le 2 juillet, les 56 P-51 se heurtent à une centaine de chasseurs allemands et hongrois. Le 4th FG revendique 8 victoires, dont 3 attribuées au seul *Captain* Howard D. Hively, et le 486th FS 1,5. Elles sont, toutefois, chèrement payées : le 4th FG perd cinq pilotes et le 486th FS deux.

Hively a bien failli grossir les statistiques. Après son premier succès, un obus traverse son pare-brise, et des éclats le blessent au visage et à l'œil droit.

North American P-51B-15-NA (42-106924)

2nd Lieutenant Ralph K. « Kid » Hofer
334th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*
Debden, 20 juin 1944.

North American P-51D-10-NA (44-14450)

Captain Clarence E. « Bud » Anderson
363rd *Fighter Squadron*, 357th *Fighter Group*
Leiston, novembre 1944.

Il n'en poursuit pas moins le combat, mais, au moment où il va abattre sa troisième victime, il est pris en chasse par un Bf 109, et sans l'intervention opportune du *2nd Lieutenant* Grover C. Siems Jr., il est plus que probable qu'il aurait connu un sort tragique. Cependant, en portant secours à son chef de section, Siems s'est exposé aux canons d'un autre Bf 109, qui a surgi dans son sillage. Grièvement blessé au cou, à la mâchoire et à l'épaule, il doit déclarer forfait et prendre le cap de Foggia.

Grover Siems va, lui aussi, vivre « l'expérience de sa vie ». S'il parvient à se poser, personne ne comprendra comment, parce que pratiquement saigné à blanc, il n'a même pas la force d'ouvrir sa verrière. Il attend de longues minutes, et comme personne ne vient le chercher, il attire l'attention du personnel de la base en tirant deux ou trois rafales de mitrailleuse avant de s'évanouir ! Les mécanos le découvrent enfin, affalé sur son siège, sans connaissance, blanc comme un linge et baignant dans une mare de sang. Le personnel médical l'embarque dans une ambulance, mais, comme il ne bouge plus, il le recouvre d'un drap et le dépose... à la morgue. Il y passe de longues minutes inconscient, allongé sur un brancard, quand, recouvrant un peu ses sens, il attire l'attention d'un garçon de salle en remuant les doigts. Celui-ci alerte immédiatement l'antenne médicale et, dans la minute qui suit, Siems reçoit une transfusion sanguine. Toutefois, pour lui, plus question de remonter dans un Mustang, et il sera rapatrié sanitaire aux États-Unis après sa convalescence à l'hôpital de Foggia.

Parmi les pilotes disparus figure « Kid » Hofer. En fait, son sort reste encore aujourd'hui incertain. Une chose est sûre : « Kid » accompagne son leader, le *Captain* George I. Stanford Jr., qui n'a pas pu se débarrasser de ses réservoirs supplémentaires au moment de l'attaque des chasseurs allemands. Mais en poussant son moteur à fond, afin de compenser la traînée supplémentaire, il coule une bielle et doit se poser au nord-est de Budapest, dans une boucle du Danube. Hofer tourne autour de l'épave pour s'assurer que tout va bien pour son leader et, à ce moment, un Bf 109 apparaît. La suite reste confuse, mais, d'après de nouveaux témoignages, il semble que le jeune « maverick » du 4th FG ait réussi à se débarrasser de son encombrant adversaire, mais qu'il n'ait pas résisté à s'offrir un *strafing* du terrain de Mostar-Süd, où il a été cueilli par un obus d'une batterie de *Flak* allemande. L'hypothèse qu'il serait tombé sous les obus d'Erich Hartmann (qui n'a d'ailleurs jamais revendiqué de victoire ce jour-là dans ce secteur) ou de l'as hongrois György Debrödy paraît relever du fantasme habituel qui veut qu'un as n'ait pu être abattu que par un autre as. Souvent, la réalité est bien plus prosaïque.

Après deux autres missions sans histoire depuis Foggia, le détachement met le cap sur l'Angleterre, le 5 juillet, profitant de l'occasion pour escorter des bombardiers qui traitent la gare de triage de Béziers. Sept heures après leur décollage d'Italie, les 39 P-51 se posent à Debden ; 9 autres, retardés pour des raisons techniques, rejoindront le lendemain. Blakeslee et ses hommes ont parcouru près de 10 000 km, survolé dix pays différents et accompli 29 heures et demie de vol de guerre.

La tension qui s'accroît entre Soviétiques et Américains à une période où la nouvelle carte de l'Europe d'après-guerre est en train de se dessiner, la crainte de Staline d'héberger des « aviateurs capitalistes » en plein cœur d'un territoire dont les habitants l'ont toujours accusé d'avoir organisé leur famine et le fait que chasseurs et bombardiers de l'Air Force peuvent désormais survoler la totalité du reste du territoire du *Reich* sans aide extérieure font que les missions « Frantic » se raréfient après la fin août 1944.

DISTINGUISHED UNIT CITATION

Le 29 juin, 70 B-17 bombardent différents objectifs à Leipzig. Le *Lieutenant Colonel* Thomas L. Hayes Jr., commandant le 364th FS du 357th FG, rend compte :

« On nous avait assigné le peloton de tête des B-17 avec lequel nous avions rendez-vous à 150 km de Leipzig. Le temps était beau, et nous sommes arrivés à

[9] *Bogies* : avions non identifiés.

[10] *1st Lieutenant* Richard C. Smith.

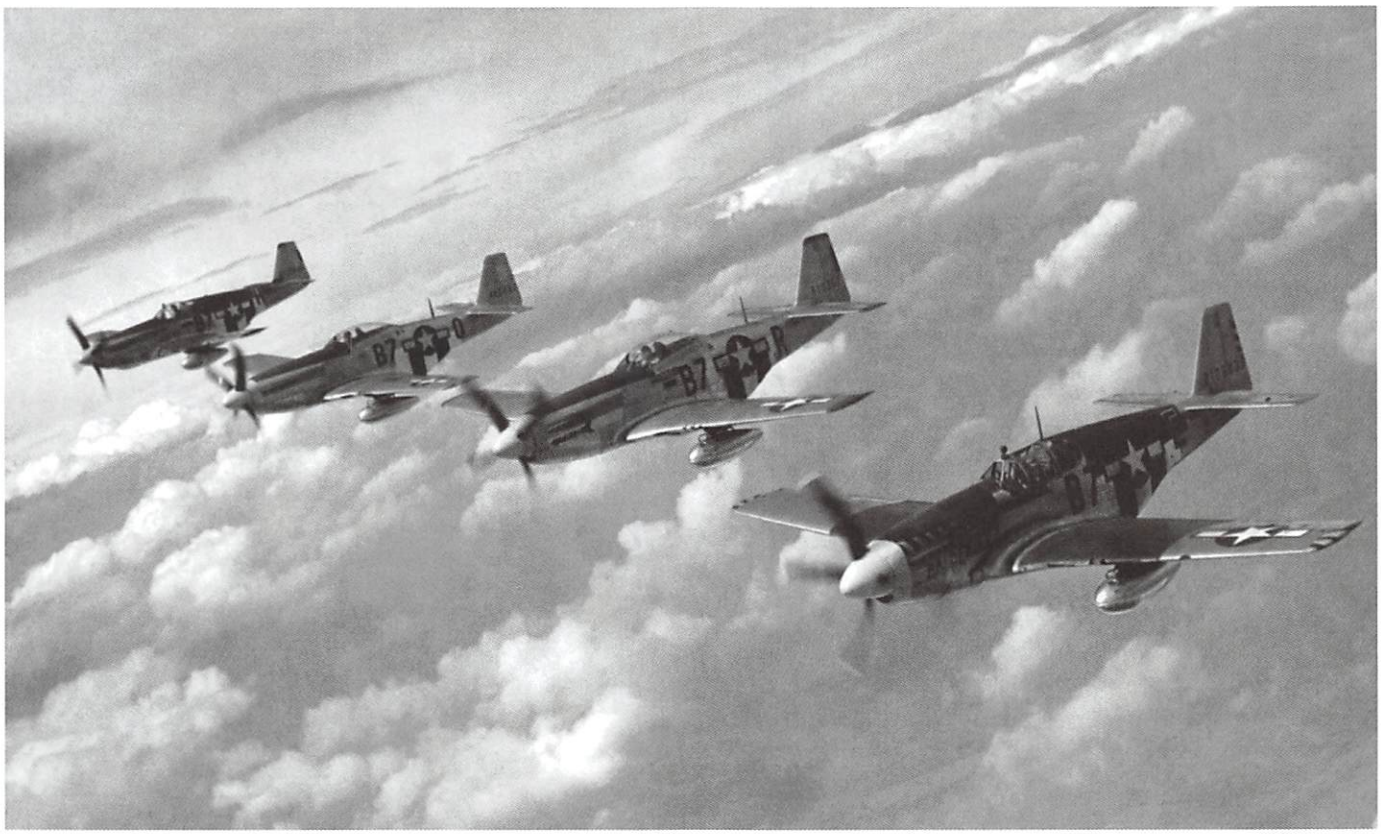
l'heure prévue. Nous avons foncé pour balayer le ciel à environ 60 km devant les bombardiers. Je commandais le 364th FS, et le 362nd était sur ma gauche, environ 300 m plus haut, et le 363rd à ma droite, 600 à 900 m plus haut dans le soleil pour coiffer la couverture haute des Allemands. Je m'apprêtais à faire un 180 avec le groupe pour aller au-devant des bombardiers avant de repartir à nouveau dans l'autre sens. J'ai peut-être même commandé le demi-tour. À ce moment, quelqu'un – je pense que c'était Bud Anderson – a crié : *"Bogies* [9] *à 2 heures, même niveau."* C'était l'approche classique, comme un essaim de guêpes avec un chef devant. Le gros du peloton se composait de '109 et de '190 à part égale avec un petit nombre de '110 et de '410. Leur leader avait une décision difficile à prendre : foncer pour une passe frontale contre les bombardiers ou engager les P-51. Il a choisi la seconde option. J'ai isolé un groupe de sept ou huit '109 avec ma section de quatre, choisissant ce qui m'a semblé être le leader. Pendant ce temps, leur couverture haute, une trentaine de '109, est intervenue, mais le 363rd était en excellente position pour s'en occuper. Nous avons été crédités de vingt-et-une victoires pour une seule perte, mon ailier, Richard Smith [10]. »

Tommy Hayes est crédité de 1,5 victoire (total : 7,5), le *Captain* Donald H. Bochkay (363rd FS) porte son palmarès à 9,83, mais les grands hommes du jour sont les *Captains* Clarence E. « Bud » Anderson et Robert W. Foy (363rd FS) qui réalisent un triplé, ce dernier devenant as (6 vict.), tandis que le premier atteint désormais le nombre de 11,25.

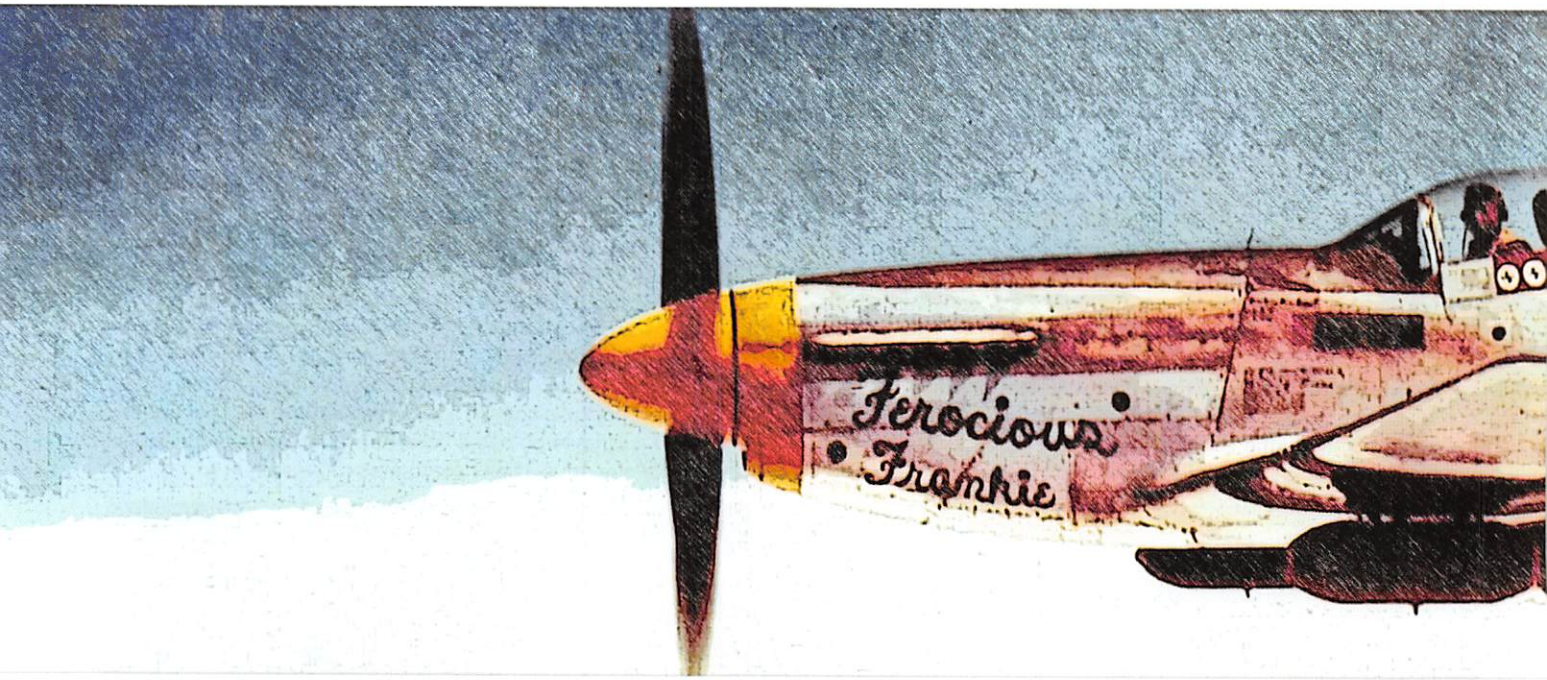
La réussite est telle que le *Major General* William E. Kepner, commandant le VIII *Fighter Command*, publie ce communiqué : « Je souhaite féliciter tous les groupes, et en particulier les 357th et 361st, pour l'exceptionnel travail d'escorte encore jamais accompli le 29 juin 1944. Aucun bombardier n'a été perdu à l'ennemi. Tout en assurant leur protection, vous avez détruit quarante-huit Boches et endommagé quelques autres. Vous avez fait payer très cher à l'ennemi ses tentatives d'intercepter nos bombardiers. Nous aspirons à la perfection, et, lors de la mission d'hier, vous vous en êtes approché au plus près en dépit des pires conditions encore jamais connues. Je suis fier d'être votre "patron", vous qui combattez le Boche partout où il se trouve. » Cependant, seul le 357th *Fighter Group* reçoit la *Distinguished Unit Citation* pour cette mission, qui est célébrée comme il se doit à Yoxford, sauf par Hayes : « Je suis resté un peu à l'écart de la fête, parce que le seul pilote que nous avions perdu était mon ailier. » ■

▲ Le P-51D-5-NA (44-13334/G4-U) du *Captain* Calvert L. Williams du 362nd *Fighter Squadron* (357th *Fighter Group*), baptisé WEE WILLIE II et portant cinq croix noires sous l'habitacle. En fait, Williams n'est officiellement crédité que de 3,5 victoires confirmées. Son avion sera ultérieurement transformé en biplace. (San Diego Air and Space Museum)

▼ Vol de groupe d'une section du 374th *Fighter Squadron*, 361st *Fighter Group* à l'été 1944. Du premier à l'arrière-plans : *1st Lieutenant* Robert T. Eckfeld (42-106839, BALD EAGLE), *1st Lieutenant* Vernon R. Richards (44-13357, TIKA IV), *2nd Lieutenant* Wayne L. Moore (44-13857) et *2nd Lieutenant* Paul C. Holter Jr. (42-106942, BOBBIE E).

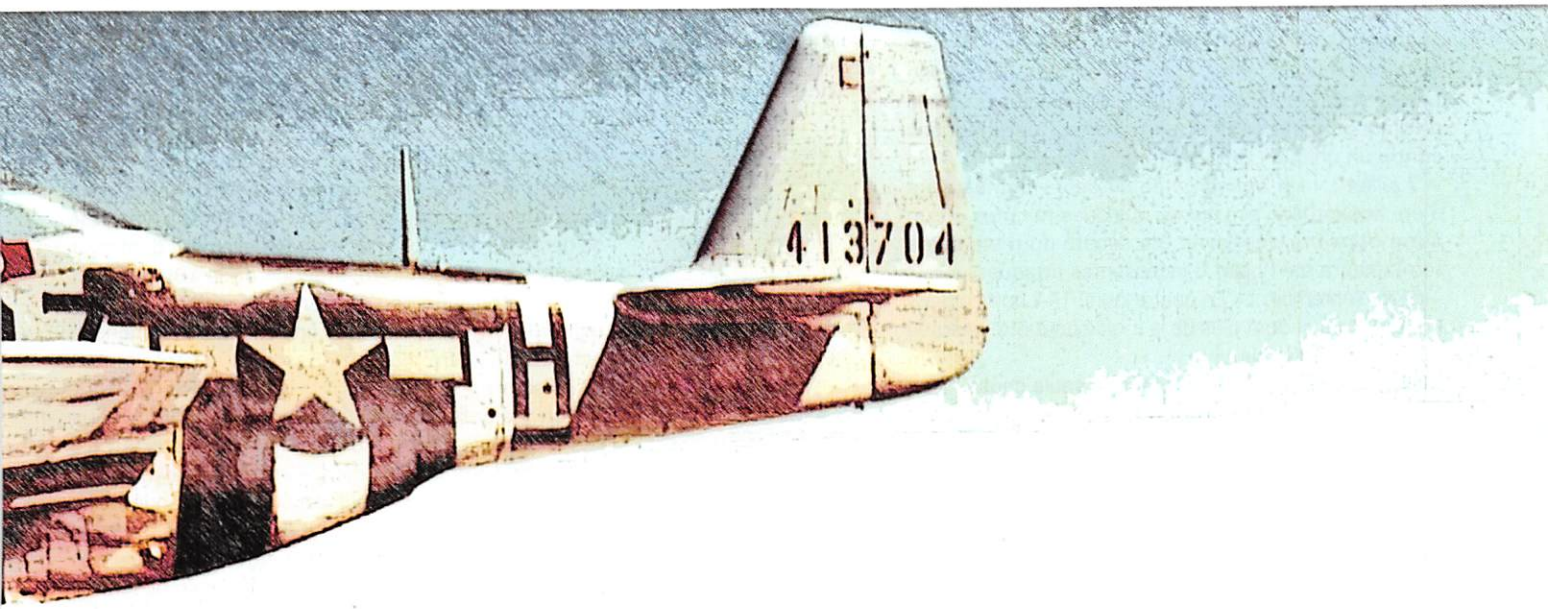


Au cours du troisième trimestre de l'année 1944, l'aviation de chasse de la *Eighth Air Force* est contrainte de réviser ses priorités. Alors que l'apparition du P-51 avait fait chuter de manière spectaculaire les pertes en bombardiers au cours des cinq premiers mois de l'année, celles-ci remontent de manière inquiétante à partir de juin. Or, l'offensive stratégique contre l'industrie pétrolière allemande bat son plein et commence à faire sentir ses effets non seulement sur la Luftwaffe, mais aussi sur la Wehrmacht, qui, après la percée de Patton en Normandie et les débarquements en Provence, a abandonné la quasi-totalité du territoire français en septembre.



« DÉTRUISEZ LA LUFTWAFFE ! SI UNE ESCORTE ENGAGE LE COMBAT AVEC DES CHASSEURS ENNEMIS, ELLE DOIT BATAILLER JUSQU'AU BOUT, JUSQU'AUX RAS DES PÂQUERETTES S'IL LE FAUT, POUR LES DÉTRUIRE. NOTRE DÉTERMINATION À ANÉANTIR LEUR AVIATION DE CHASSE FERA FLÉCHIR CELLE DE NOS ENNEMIS À ATTAQUER NOS BOMBARDIERS. »

LIEUTENANT GENERAL JAMES H. DOOTLITTLE, COMMANDING GENERAL EIGHTH AIR FORCE, 29 SEPTEMBRE 1944



CHAPITRE 3

LA RÉSURGENCE DE LA LUFTWAFFE

JUILLET-SEPTEMBRE 1944

RÉVISIONS DE STRATÉGIE

Alors que, au mois de mai 1944, Spaatz pense que la question de la protection des bombardiers est enfin résolue avec l'arrivée massive de P-51 à la *Eighth*, les pertes des B-17 et B-24, qui avaient fortement décru, passant d'une moyenne de 3,8 % en janvier 1944 à 1,1 en mai, repartent à la hausse en juillet (1,6 %) et vont même franchir à nouveau la barre des 2 % en septembre. Ces statistiques contraignent Spaatz et Doolittle à tenter d'en élucider les causes.

Tout d'abord, en épluchant les rapports de mission, ils se rendent compte que la Luftwaffe a modifié ses tactiques. Désormais, des formations relativement étoffées de Bf 109 et Fw 190 engagent en priorité les P-51 afin de les attirer le plus loin possible des bombardiers. Pendant ce temps, les *Zerstörer* (Bf 110 et Me 410) et les groupes d'assaut (*Sturmgruppen*) foncent sur les quadrimoteurs, protégés en altitude par une vingtaine de monomoteurs. Ces rapports mettent en exergue quelques exemples :

– 21 juin : « Les P-51 de l'escorte ont été attirés et engagés par environ 25 Me-109. Tout de suite après, les bimoteurs ennemis, protégés en altitude par une quinzaine de Me-109 et FW-190, ont effectué une série d'attaques agressives et parfaitement coordonnées contre un unique *Combat Wing*. »

– 7 juillet : « Un *Squadron* entier de 11 bombardiers a été anéanti en l'espace de quelques minutes, et un autre *Squadron*, qui avait été séparé du reste de sa formation, a été l'objet d'incessantes attaques. »

– début septembre : « En quatre jours, 144 bombardiers ont été perdus, dont plus de la moitié peut être imputée à la chasse ennemie. »

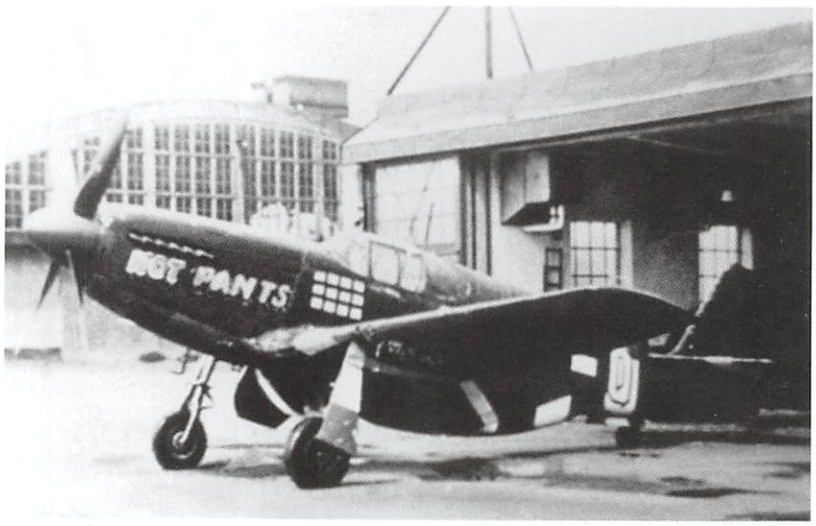
Mais ce n'est pas, loin s'en faut, la seule cause.

Les missions d'appui tactique en Normandie ont détourné les P-51 de la protection des bombardiers au-dessus du *Reich*. Elles se sont accompagnées de pertes très lourdes, augmentées par l'extrême pugnacité dont la chasse allemande fait preuve au-dessus de sa patrie à l'été 1944. Au mois d'août, le VIII *Fighter Command* raye 274 avions de chasse de ses contrôles à l'action de l'ennemi (dont près de la moitié est constituée de P-51). Ainsi, il n'y a rien d'étonnant à ce que le taux de couverture des escortes (nombre de chasseurs/nombre de bombardiers engagés), qui avait atteint le niveau record de 120 % en mai, chute de manière dramatique à 55 % en juillet.

Spaatz est bien conscient du problème :

« Il faut se rendre compte que notre force de bombardement stratégique a considérablement augmenté sans que notre force de protection ait connu le même développement. Le ratio entre le nombre de chasseurs d'escorte disponibles et celui des bombardiers n'a cessé de décroître à un point où il est actuellement d'un pour deux. Avec l'actuelle résurgence de la Luftwaffe et une concentration de ses forces défensives due à un regroupement de ses unités en Allemagne, la densité actuelle de notre aviation d'escorte est totalement insuffisante. »

Si l'on y ajoute la menace potentielle des nouveaux jets allemands, la situation a de quoi inquiéter Arnold et Spaatz. La première urgence est de faire diminuer le nombre de missions d'appui tactique [1] demandées aux chasseurs pour renforcer celles d'escorte. De 52 % en août et septembre, la proportion entre *strafing* et escorte passe à... 0,3 % en octobre, avant de se stabiliser aux environs de 12 % jusqu'en mars 1945.



▲ HOT PANTS, le P-51B 43-6461 du *1st Lieutenant* Wilson K. Baker Jr., appartenant au 370th *Fighter Squadron*, 359th *Fighter Group*, posé à court d'essence à Ljungbyhed, en Suède, le 4 août 1944, où il sera interné.

[1] Il s'agit de missions exécutées à la demande de l'armée de Terre, non liées aux ordres de mitrailler des objectifs d'opportunité au retour des escortes de bombardiers.

▼ Touché en combat au-dessus de Munich le 19 juillet 1944, le *1st Lieutenant* Curtis Simpson du 335th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*, trouve refuge sur le petit terrain d'Ems-Plarenga, en Suisse. Le pilote sera interné et son avion remis en service par les Troupes d'aviation suisses. (San Diego Air and Space Museum)

▲ Le 29 septembre 1944, tous les commandants opérationnels de la *Eighth Air Force* sont convoqués à Bottisham pour assister à une conférence dans le but de réorienter la stratégie en fonction de la réaction de la Luftwaffe.
Du premier à l'arrière-plans :
– P-51D-10-NA (44-14337), MC-R, GENTLE ANNIE, *Colonel* Harold J. Rau, 20th *Fighter Group* ;
– P-51D-10-NA (44-14111), PE-X, STRAW BOSS 2, *Lieutenant Colonel* James Mayden, 352nd *Fighter Group* ;
– P-47D-20-RE (42-75541), LM-S, HAIRLESS JOE, *Lieutenant Colonel* David D. Schilling, 56th *Fighter Group* ;
– P-51D-5-NA (44-13710), CL-P, DA QUAKE, *Lieutenant Colonel* John L. McGinn, 55th *Fighter Group* ;
– P-47D-25-RE (42-26415), PI-T, JUDY, *Lieutenant Colonel* Philip E. Tukey Jr, 356th *Fighter Group* ;
– P-47D-25-RE (42-26422), LH-E, *Lieutenant Colonel* B. Rimerman, 353rd *Fighter Group*.
Le P-38J, que l'on aperçoit à l'extrémité de la rangée de droite, est celui du *Colonel* Hubert Zemke, qui commande le 479th *Fighter Group* depuis le 12 août. À ses côtés, le P-47D du commandant du 78th *Fighter Group* (facilement identifiable à son damier noir et blanc sur le capot), le *Colonel* Frederic C. Gray Jr. Le T-6, à l'extrémité de la rangée de gauche, n'a pas été identifié.

Contrairement aux souhaits de Spaatz, aucune unité nouvelle ne viendra renforcer la *Eighth* après l'arrivée du 479th *Fighter Group* en Grande-Bretagne, à la mi-mai 1944.
Le 29 septembre 1944, les commandants opérationnels de la *Eighth* se réunissent pour réviser leur stratégie. En premier lieu, les chasseurs reçoivent l'ordre de déployer une couverture haute forte d'un ou deux groupes afin d'engager les « casseurs de bombardiers » avant qu'ils n'aient pu s'approcher de leurs cibles. À cette occasion, Doolittle entonne à nouveau son *credo* : « Détruisez la Luftwaffe ! Si une escorte engage le combat avec des chasseurs ennemis, elle doit batailler jusqu'au bout, jusqu'aux ras des pâquerettes s'il le faut, pour les détruire. Notre détermination à anéantir leur aviation de chasse fera fléchir celle de nos ennemis à attaquer nos bombardiers. »

Spaatz recommande également l'envoi des chasseurs à long rayon d'action contre les aérodromes allemands, quand les conditions météo ne permettent pas aux bombardiers de décoller, ainsi que l'appui des unités de chasse de la *Ninth* basées en France pour des pénétrations en profondeur en avant de la route des bombardiers de la *Eighth*.

▲ Le *2nd Lieutenant* Darwin L. Berry du 335th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*, au décollage de Debden pour une mission. Il s'agit vraisemblablement du P-51D 44-14361, perdu le 21 mars 1945 avec un autre pilote à bord.

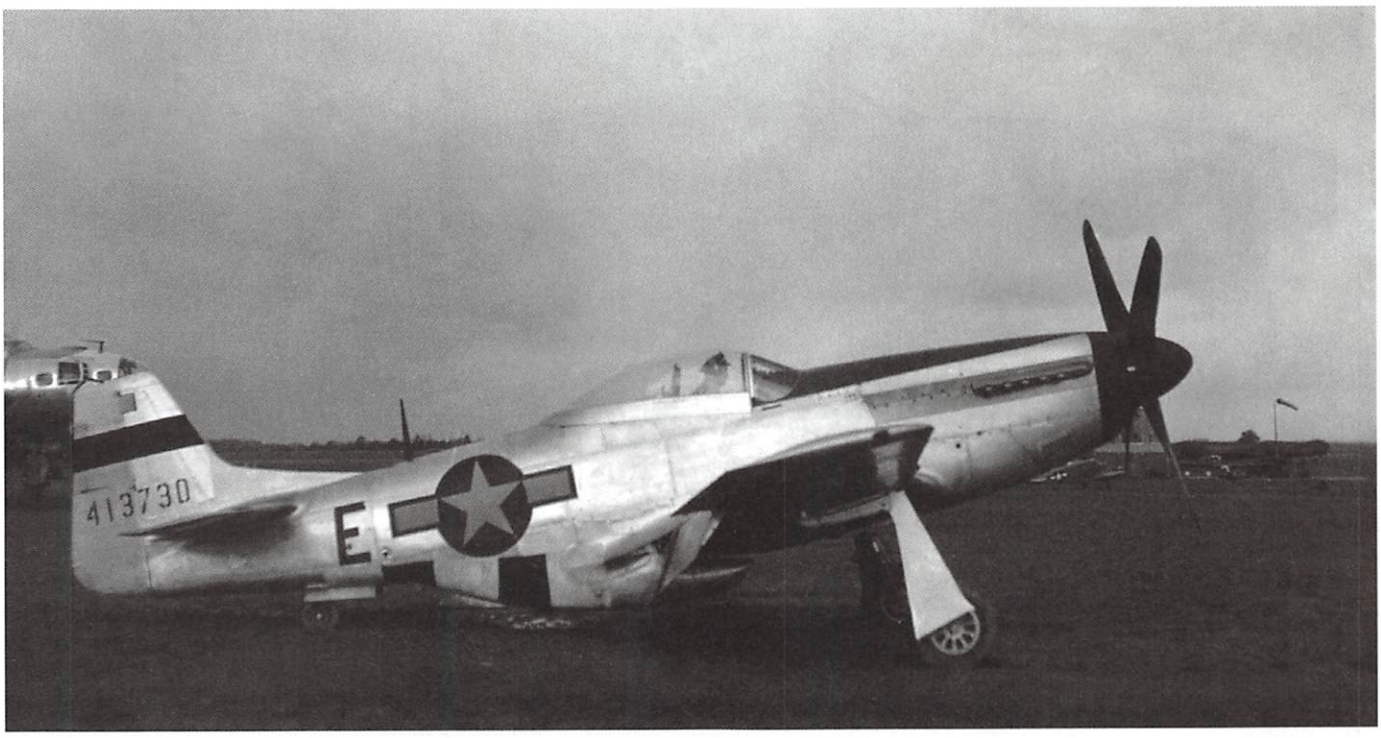
DU LIGHTNING AU MUSTANG

Le 7 juillet 1944, le 55th *Fighter Group* effectue sa première sortie sur P-51. Un seul *Squadron* a été entièrement transformé, le 343rd, mais selon l'habitude de la *Eighth*, il n'a exécuté qu'une mission « d'acclimatation », le reste du *Group* conservant ses P-38 pour affronter la Luftwaffe – non sans succès, d'ailleurs. Toutefois, ce sont les deux autres *Squadrons* (38th et 338th FS) qui frappent les premiers, revendiquant les premières victoires du 55th FG sur sa nouvelle monture le 21 juillet.

Le 20 juillet, c'est au tour du 20th *Fighter Group* d'abandonner ses Lightning pour le Mustang. Si cette première sortie mélange les deux types d'avions, la première entièrement réalisée sur P-51 se déroule le 24 juillet. Le 77th FS est crédité de trois victoires le 29 juillet, les deux autres *Squadrons* (55th et 79th) devant attendre début août pour se mettre à niveau.

North American P-51D-5-NA (44-13837)

2nd Lieutenant Richard Ozinga
343rd *Fighter Squadron*, 55th *Fighter Group*
Wormingford, septembre 1944.



▲ Un avion de chasse aux mains d'un pilote de bombardier. Ce P-51D était, en effet, l'avion du *Colonel* Ramsey D. Potts Jr., chef d'état-major de la *2nd Air Division* de la 8th AF. L'avion sera accidenté le 28 mars 1945. (San Diego Air and Space Museum)

▶ Retour de mission difficile pour le *2nd Lieutenant* James C. Harrington du 358th *Fighter Squadron*, 355th *Fighter Group*, contraint de poser à plat ventre son P-51B 43-6845 sur la piste d'Honington, le 18 juillet 1944.

◢ Le *1st Lieutenant* Harold O. Binkley du 79th *Fighter Squadron*, 20th *Fighter Group*, avec ses mécanos devant son P-51D O'SAGE CHIEF (44-13855, MC-J), à bord duquel il remportera les deux victoires qui lui sont homologuées.

Entre-temps, un pilote a fait parler de lui. En effet, le 18 juillet, lors d'une escorte jusqu'à Peenemünde, le 352nd FG livre combat à une quarantaine de Ju 88 et Me 410 accompagnés par une vingtaine de Bf 109. Le *Major* George E. Preddy Jr. sort grand vainqueur de la mêlée, comme il l'écrit lui-même dans son compte rendu d'engagement :

« Je commandais le *Squadron* [487th FS] pour un *sweep* au sud des bombardiers. *Yellow Leader* a signalé des *Bandits* à 4 heures plus bas. J'ai viré sur ma droite en me plaçant entre le soleil et l'ennemi, qui consistait en une masse de Ju 88 avec de nombreux Me 109 en couverture haute. J'ai emmené ma section, Lts. Vickery et Greer, à l'attaque des Ju 88, environ une cinquantaine, tandis que le reste du *Squadron* s'occupait de la couverture haute. En nous approchant de la formation, j'ai aperçu un Me 109 solitaire droit devant moi et l'ai attaqué de trois quarts arrière. J'ai ouvert le feu à 400 m jusqu'à bout portant. L'E/A [*Ennemi Aircraft*, avion ennemi] était criblé d'impacts et est tombé en feu.

« J'ai poursuivi mon attaque contre la formation de Ju 88 et ai ouvert le feu sur l'un d'eux, lui arrachant de nombreux débris et l'incendiant. Le Lt. Greer a demandé un dégagement sur la droite, car un Me 109 arrivait sur mes arrières par en dessous.

North American P-51D-5-NA (44-13761)

Captain Jack M. Ilfrey
Operations Officer 79th *Fighter* Squadron, 20th *Fighter Group*
Kings Cliffe, novembre 1944.

Pendant cette manœuvre, le Me 109 a décroché et est tombé en abattée, et j'ai perdu de vue le Lt. Greer. Le Lt. Vickery et moi avons fait un 360 et attaqué à nouveau la formation ; j'en ai endommagé un avec quelques balles et me suis approché d'un autre par l'arrière, le criblant de projectiles. Je crois que le pilote et l'équipage ont été tués, parce que l'E/A a commencé à fumer, puis a piqué hors de contrôle en perdant de nombreux morceaux. J'ai dégagé et suis revenu pour une troisième passe sur la formation, me présentant à nouveau plein arrière. Dans cette attaque, j'ai plombé un 88 : les deux moteurs en feu, il s'est désintégré. J'en ai endommagé un autre avec quelques coups au but. Je suis tombé à court de munitions, ou c'est ce que j'ai cru, parce que, au retour, j'apprendrai que mes mitrailleuses s'étaient enrayées d'un côté et aussi que j'avais été touché au moteur par le tir d'un mitrailleur arrière d'un Ju 88. Mon taxi était couvert d'huile répandue par l'E/A que je venais de descendre, alors j'ai mis le cap sur la maison tout seul, ayant aussi perdu de vue le Lt. Vickery. »

Sa demande d'homologation pour un Bf 109 et trois Ju 88 sûrs et deux Ju 88 endommagés sera transformée en un Bf 109 et deux Ju 88 sûrs, un Ju 88 probable et deux endommagés, portant son palmarès à 14,33. Le 352nd FG ne revendique pas moins de 19 victoires pour la perte de 2 pilotes tués.

[2] À la 8th AF, 250 heures de vol de guerre donnaient droit à une permission de 30 jours aux USA. À l'été 1944, la limite du tour d'opérations était fixée à 300 heures. Les pilotes pouvaient demander une « prolongation » de 25 heures de vol de guerre à chacune de ces étapes, puis, éventuellement, opter pour un second tour d'opérations ; sinon, les « engagés volontaires pour la durée de la guerre » étaient mutés en état-major ou devenaient instructeurs.

[3] Il s'agit du *Major* Dave H. Culberson, commandant le 381st FS, tué lors d'un vol d'essai sur son nouveau P-51D, baptisé HUNTIN' TROUBLE II.

Tout équipé en P-51 qu'il est, et quand bien même il est le « Pionner Mustang Group », le 354th FG est astreint à la même tâche que toutes les unités de chasseurs-bombardiers de la *Ninth Air Force*. Au mois de juillet, les missions se succèdent à un rythme infernal, jusqu'à huit ou neuf par jour, de 05h30 à 22h30, et par deux patrouilles de huit avions à la fois. Les pilotes présents depuis décembre 1943 dépassent désormais tous les 100 missions de guerre, certains atteignant plus de 130. Contrairement à la *Eighth*, la *Ninth* n'a pas défini la durée des « tours d'opérations » **[2]**. En juillet, les plus anciens sont autorisés à rentrer chez eux pour une « perm » de longue durée ; quelques-uns reviendront au front, mais la plupart resteront aux USA comme instructeurs. Si, au cours du mois de juillet, les rencontres avec la Luftwaffe se font rares, certains n'en tirent pas moins leur épingle du jeu, comme les *Captain* Don M. Beerbower (un Fw 190 le 7 – sa dernière victoire, total : 15,5), *Captain* Lowell K. Brueland (un Fw 190 le 17 et deux Bf 109 plus un Fw 190 le 28, total : 11,5), *Major* Robert W. Stephens (un Fw 190 le 17, total : 10) et *Major* Richard E. Turner (un Bf 109 le 30 – sa dernière victoire, total : 11).

▼ Le P-51D CRIPES A'MIGHTY 3RD (Dieu tout-puissant) du *Major* George E. Preddy Jr. (487th *Fighter Squadron*, 352nd *Fighter Group*) peu après sa prise en main, à la mi-juin 1944. L'appareil n'a pas encore reçu le palmarès du pilote, et il subsiste un morceau de la bande noire d'identification sur le gouvernail.

Le 363rd FG, appartenant également à la *Ninth*, est soumis à la même pression : 136 missions du 1er au 31 juillet, représentant le total impressionnant de 1 542 sorties, se soldant par 15 victoires, la destruction de nombreuses cibles au sol et la perte de 4 Mustang (un pilote tué [3] et un prisonnier). Malgré un emploi du temps très chargé, les pilotes ont quand même quelques distractions, notamment le 19 juillet, comme le relate le journal de marche du groupe : « Le Génie a décidé de dynamiter un ancien dépôt de munitions allemand derrière le QG. Ils ont ajouté deux mines Teller et une centaine de grenades à main pour faire bonne mesure. Ils ont fait un super-boulot, faisant voler en éclats toutes les vitres aux alentours et catapultant des blocs de béton à travers la hutte de l'officier des opérations. Si les temps sont durs ici, au moins on ne s'ennuie pas ».

LE CAUCHEMAR PREND FORME

Le 28 juillet, le *Colonel* Avelin P. Tacon Jr. (*Commanding Officer* 359th FG) vole à la tête de ses troupes pour une mission d'escorte de B-17 à destination des raffineries de Merseburg. À 09h40, au sud de la ville, une voix résonne dans la radio : « Traînées de condensation à 6 heures haut ». Tacon rapporte la suite :
« J'ai immédiatement compris qu'il s'agissait d'avions à réaction. Leur traînée de condensation ne laissait aucun doute tant elle était dense et blanche, ressemblant un peu à un cumulus étiré qui aurait mesuré 1 200 m de long. Ma section a exécuté un 180 en direction des chasseurs ennemis. Il y avait deux appareils avec leurs réacteurs en marche et trois en vol plané. Les deux que j'avais repérés ont viré en piquant sur leur gauche en formation serrée et ont fait mine de foncer vers les bombardiers, mais ont coupé leur réacteur pendant le virage. Notre section a manœuvré pour se placer entre eux et les bombardiers. Alors qu'ils étaient à environ 3 000 m des bombardiers, ils nous ont foncé dessus. Pendant ce virage, leur inclinaison était de 80°, mais leur cap n'a changé que de 20°. Leur rayon de virage était très important, mais leur taux de roulis semblait excellent. J'ai estimé leur vitesse à 800-950 km/h. Les deux appareils sont passés 300 m sous notre section en vol plané, toujours aile dans aile. L'un a poursuivi son piqué à 45°, et l'autre a grimpé en chandelle dans le soleil, et je l'ai perdu. J'ai porté mon regard à nouveau sur le premier et je ne l'ai revu qu'à une distance de 8 km à 3 000 m d'altitude.

▲ L'impressionnant bilan du *Major* Richard E. Turner, commandant le 356th *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*, au moment de son retour aux USA, début octobre 1944, après sa 96e mission de guerre. Les 19 svastikas représentent ses 11 victoires aériennes, ses 2 V-1 et ses victoires au sol. Son appareil est le P-51D 44-15622 (AJ-T).

▲ Pour les missions d'appui des troupes terrestres, une étroite coopération avec ces dernières est primordiale, non seulement pour déterminer les cibles avec précision, mais surtout pour éviter les « friendly fires » des deux côtés. On voit ici, à l'extrême droite, le *Captain* Lowell K. Brueland du 354th *Fighter Group* assister à une réunion avec, juste à sa droite, le *Captain* J. E. Parker, détaché de l'état-major du XIX *Tactical Air Command* auprès de la 101st *Airborne*, dont font partie les trois officiers sur la gauche, probablement à Haguenau en février 1945.

North American P-51D-20-NA (44-63702)

Captain Lowell K. Brueland
355th *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*
Cricqueville-en-Auge (A-2), fin juillet 1944.

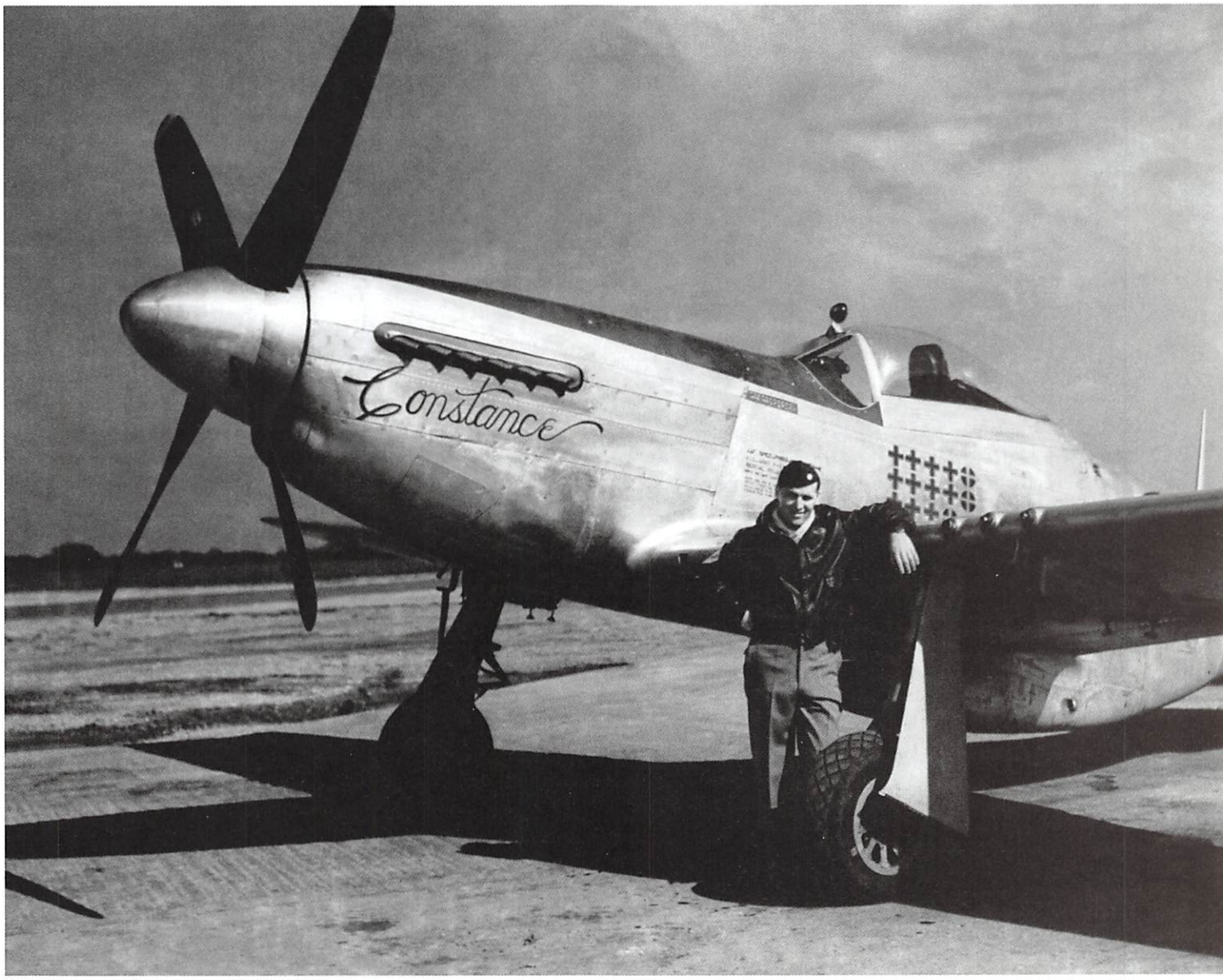
Les autres membres de ma section m'ont dit que celui qui avait grimpé dans le soleil utilisait son réacteur de manière intermittente, comme pour faire des ronds de fumée. Les pilotes m'ont paru très expérimentés mais peu agressifs, sans doute étaient-ils en vol d'essai. »
Il s'agit de Messerschmitt Me 163 Komet appartenant à la 1./JG 400 et commandés par le *Feldwebel* Siegfried Schubert, un pilote, en effet, très expérimenté sur ce type d'appareil. Leur manque apparent d'agressivité est en fait dû à l'emploi de tactiques totalement inadaptées à l'énorme différentiel de vitesse entre eux et leurs cibles et à leur immense rayon de virage – un problème (parmi d'autres).
Le pire cauchemar des Alliés est en train de se réaliser. Depuis le mois de mai, ils savent que la Luftwaffe dispose de chasseurs à réaction et ils redoutent le jour où leurs chasseurs d'escorte auront à y faire face.

▲ Un appareil que tous les maquettistes reconnaîtront : le sujet du tout premier P-51D produit par Airfix en… 1958. FOOL'S PARADISE IV était la monture personnelle du *Major* Evan M. McCall, rattaché au 380th *Fighter Squadron* (363rd *Fighter Group*), qu'il a commandé entre mai 1943 et mars 1944. Cependant, cette photo a été prise à Azeville (A-7) en août 1944, alors qu'il avait été détaché comme *Forward Air Controller* auprès de la 3rd *Armored Division* de Patton.

Deux jours après cette rencontre, le *Major General* William E. Kepner, commandant le VIII *Fighter Command*, adresse un télex à toutes ses unités dans lequel il reprend le rapport de Tacon. Il ajoute : « Nous nous attendons à voir davantage de ces appareils dans un très court délai et à ce qu'ils attaquent les bombardiers par l'arrière en formations ou par vagues. Pour être en mesure de les contrer et avoir le temps de faire face, nos unités devront se trouver dans des positions relativement proches des bombardiers. L'attention est attirée sur le fait que probablement la première chose qui trahira leur arrivée sera une traînée de condensation lourde et épaisse à 12 000 m ou plus, s'approchant des bombardiers par l'arrière. Leur présence est attendue dans la région de Leipzig et de Munich ou au-delà de 9° est ».

North American P-51D-5-NA (44-13390)

Major Nevin K. Cranfill
Operations Officer 369th *Fighter Squadron*, 359th *Fighter Group*
East Wrestham, août 1944.



Le *Lieutenant Colonel* George F. Ceullers (prononcez « Ciliers »), commandant le 383rd *Fighter Squadron*, est l'as des as du 364th *Fighter Group*, comme en témoigne son tableau de chasse, affichant ses 10,5 victoires homologuées et ses trois « endommagés ». Il s'offrira quatre Bf 109 le 23 décembre 1944 et un Me 262 le 4 avril 1945. Son appareil, baptisé du nom de sa femme, porte le *call-sign* 44-72729 et le code tactique N2-D.

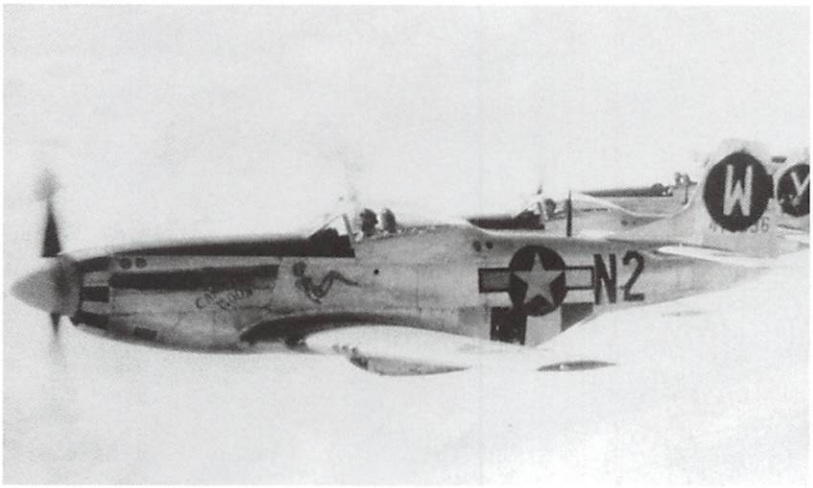
Ce qu'ignore Kepner, évidemment, c'est que la Luftwaffe ne dispose alors que de seize Me 163 B de série ! Prise très au sérieux, la menace que cet appareil fait peser sur la campagne stratégique de la *Eighth* sera finalement limitée tant par le faible nombre de machines que la Luftwaffe pourra aligner que par les inconvénients inhérents au concept de l'intercepteur ponctuel. Cependant, bientôt, un autre appareil au potentiel beaucoup plus inquiétant ne tardera pas à faire son entrée en lice. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

MISSION... « NÉPHRÉTIQUE » !

Le 29 juillet voit un nouveau groupe rejoindre le club des Mustang : le 364th FG – encore une ancienne unité sur P-38. Présent dès février 1944 en Grande-Bretagne, il est commandé par le *Colonel* Roy W. Osborn, transfuge du 352nd FG, mais qui en est parti avant l'arrivée du P-51. Bien que les pilotes soient à leur tour contraints de se former sur leur nouvelle monture entre deux missions, les trois *Squadrons* sont pleinement opérationnels sur P-51 dès le... 1er août !

Le 6 août, 75 B-17 s'aventurent jusqu'à Rumia (au nord-ouest de Gdansk, en Pologne). Il s'agit de la cinquième mission « Frantic » de la 8th AF. Les P-51 des 55th et 339th FG, équipés de réservoirs auxiliaires de 110 US gallons (485 litres), sont chargés de les couvrir sur zone avant de passer la main aux chasseurs de la 15th AF qui doivent les accompagner jusqu'en Ukraine. Le 339th FG rate le rendez-vous, mais le 55th FG fait sa jonction à 100 km à l'est du Jutland et escorte les B-17 jusqu'à leur objectif avant de faire demi-tour. Les P-51 rentrent à Wormingford après un périple de 2 560 km – le plus long jamais réalisé par un chasseur monomoteur de toute la guerre en Europe.

Ces missions à longue distance posent un certain nombre de problèmes physiologiques aux pilotes de Mustang. Aussi spacieux et confortable le poste de pilotage du P-51 peut-il être, jugé à l'aune de leurs propres chasseurs par les aviateurs britanniques, il n'en reste pas moins que passer huit heures les fesses rivées sur un parachute qui tient lieu de coussin dans une position fixe laisse des traces. La plupart du temps, les pilotes, totalement ankylosés, n'ont plus la force physique de descendre tout seuls de leur habitacle et doivent être soutenus par leurs mécanos pour regagner leurs quartiers. Sans parler du stress lié à la traversée (aller et retour) de la quasi-totalité des cieux du *Reich*, remplis d'avions à croix gammée qui ne leur veulent pas que du bien, il existe aussi un aspect moins souvent évoqué, qui a trait à la satisfaction d'un besoin que l'on qualifie généralement de « naturel ».



▲ Le 364th *Fighter Squadron* a adopté la mauvaise habitude d'oblitérer le numéro de série (*radio call-sign*) de ses P-51 sans imaginer une seule seconde qu'il plongerait dans l'embarras les chercheurs près de 80 ans plus tard. Mais à quoi pensait-il donc ? Néanmoins, grâce aux sources écrites, il est possible d'identifier celui-ci comme étant le 44-13936, appartenant au 383rd *Fighter Squadron*. Baptisé CAROLINA MOON et décoré d'une pin-up à la Vargas, il sera perdu le 27 août 1944, victime d'une collision dans la crasse avec un autre P-51 au-dessus de Kiel, entraînant son pilote, le *2nd Lieutenant* Argent J. Acosta Jr., dans la mort.

◥ Walter Konantz, à gauche, en compagnie de son frère, Harold, et de leur mascotte, Lassie. Harold, également pilote au 55th *Fighter Group* (338th *Fighter Squadron*), sera abattu par un chasseur allemand et fait prisonnier près de Pritzwalk, le 7 avril 1945.

Le *2nd Lieutenant* Walter J. Konantz, appartenant au 338th FS du 55th FG, évoque à cet égard un incident qui lui est survenu lors d'une mission d'escorte de bombardiers sur Ruhland, en date du 11 septembre 1944 :

« J'avais avalé une seconde tasse de café au mess, environ trois heures plus tôt, et l'urgence d'en éliminer une partie devenait douloureuse. Le P-51 disposait d'un tuyau d'évacuation des eaux usées attaché sous le siège. C'était un entonnoir en plastique emboîté dans un tuyau en caoutchouc qui donnait à l'air libre sous le ventre de l'avion. Pour utiliser ce dispositif, il était nécessaire de détacher la ceinture du siège et les bretelles du fauteuil, ainsi que les sangles liant les jambes au combo parachute/dinghy, afin de pouvoir s'avancer sur le rebord du siège pour connecter l'entonnoir avec la partie idoine de son anatomie. Je me trouvais dans cette situation, quand une voix a résonné dans mon casque : *"ME-109, les voilà !"* »

Cependant, un Bf 109 se retrouve rapidement dans une situation encore plus inconfortable que Konantz : en plein milieu de son collimateur. Les deux avions partent en piqué prononcé, traversant une zone de fortes turbulences :

« Le pilote du ME-109 était autant à la peine que moi, son avion ballottait et dérapait, alors que nous atteignions tous deux la limite de compressibilité, au-delà de laquelle l'avion ne répond plus aux gouvernes. À 3 000 m, j'ai engagé une ressource de 4 g, et le ME-109 a fait la même chose. Mais avant que son nez ne se soit relevé de plus de 30°, son aile droite s'est arrachée à la hauteur du puits de train, et il est parti en vrille en l'espace de quelques secondes. Le pilote n'a pas eu le temps de sortir, et il était encore à bord quand l'avion a explosé dans une forêt. Juste avant ma ressource, j'avais jeté un œil à mon badin : il indiquait 600 mph (965 km/h), soit 55 mph (89 km/h) de plus que la limite autorisée de 505 (814 km/h).

« Après avoir garé mon taxi, je suis monté sur l'aile, prêt à sauter sur le tarmac, quand mon chef mécano m'a interpellé : *"Eh !* Lieutenant, *vous feriez mieux de refermer votre braguette avant d'aller au débriefing."* L'un des pilotes avait compté les incendies au sol après ce quart d'heure de combat et en a signalé trente à l'officier de renseignements. Notre *Squadron* a revendiqué vingt-huit ME-109 [4] pour la perte de deux P-51. Mon Me-109 m'a été crédité bien que je n'aie pas pu présenter le film de ma victoire ni même un témoin [5]. »

BOIRE OU VOLER

La soirée du 5 août 1944 a été particulièrement joyeuse pour le *Major* George E. Preddy Jr. du 487th FS, 352nd FG. Pour fêter la petite fortune (1 200 $) qu'il a amassée aux dés, il s'est offert une cuite mémorable, car il était persuadé, comme les autres pilotes, que la mission du lendemain serait décommandée en raison des conditions météo. Mais dans la vie comme aux dés, il arrive que la chance tourne et... le temps aussi ! Moins d'une heure après avoir gagné son lit avec grande difficulté, il est réveillé par le sous-officier de service : « Major, *briefing dans une heure* ». Les idées un peu en vrac, il se souvient brutalement que c'est son tour de commander le *Group* pour cette mission d'escorte sur Hambourg et Kiel. Une bonne douche et deux tasses de café noir le remettent suffisamment d'aplomb pour qu'il décolle à la tête du 352nd FG.

North American P-51D-20-NA (44-72296)

1st Lieutenant Walter J. Konantz
338th *Fighter Squadron*, 55th *Fighter Group*
Wormingford, janvier 1945.

▲ Le *Major* George E. Preddy du 487th *Fighter Squadron*, 352nd *Fighter Group*, célèbre à sa manière ses six Bf 109 homologués en date du 6 août 1944. Avec ses 22,83 victoires, il arrive en tête du palmarès des as encore en activité au sein de la *Eighth*, Gabreski (28 victoires) ayant été écarté de la course le 20 juillet, et le restera jusqu'à sa disparition le jour de Noël 1944, après ses deux dernières victoires (total : 26,83).

En vol, un ou deux coups d'oxygène finissent par lui clarifier complètement les esprits, mais son estomac joue les rebelles, et le résultat sera fort peu apprécié par son chef mécano quand il rentrera... Vers 11h10, alors que la formation atteint Lüneburg, Preddy se sent tout à fait bien et heureusement !

« Je commandais le groupe. Nous escortions le *Combat Wing* de tête quand une trentaine de Me 109 en formation serrée ont attaqué la troisième "box" par le sud. Nous étions à environ 300 m au-dessus d'eux, et j'ai emmené le *White Flight*, composé des Lt. Heyer, Lt. Doleac et moi-même, derrière eux. J'ai ouvert le feu sur un E/A de la section de queue, plein arrière à 300 m, et ai placé plusieurs coups dans la région du cockpit. L'E/A est passé sur le dos et a plongé en flammes. À ce moment, on a perdu le Lt. Doleac après qu'il a descendu un Me 109 qui s'était placé dans la queue du Lt. Heyer. Le Lt. Heyer et moi avons poursuivi notre attaque, et je me suis placé derrière un autre E/A, le touchant aux racines des ailes et l'incendiant après une courte rafale. Il est tombé en vrille, et le pilote a sauté après quelques tours vers 6 000 m. J'ai vu le Lt. Heyer, sur ma droite, en train de descendre un autre E/A. La formation ennemie est restée compacte et n'a tenté aucune manœuvre dilatoire. Elle a essayé de revenir pour une nouvelle passe contre les bombardiers, qui étaient alors excentrés sur leur droite. Nous avons continué nos attaques par l'arrière, et j'ai tiré sur un autre à très courte distance. Il est parti en abattée en fumant beaucoup, et je l'ai vu se désintégrer dans sa chute. À cet instant, 4 autres P-51 sont venus nous donner un coup de main. J'ai tiré sur un autre 109, l'incendiant après une courte rafale. Il est tombé en vrille sur sa droite. La formation ennemie a piqué après un virage sur la gauche, tout en maintenant sa cohésion. J'ai placé une bonne rafale dans un autre, le mettant en feu avant qu'il ne parte en rotation. Les E/A se trouvaient maintenant à 1 500 m d'altitude, et l'un d'entre eux s'est isolé en redressant sur la gauche. J'étais maintenant tout seul, alors j'ai attaqué ce 109 avant qu'il ne puisse se placer derrière moi. Ma première rafale n'a fait que l'endommager légèrement, mais il a craché de la fumée. J'ai effectué une chandelle brutale en virant sur sa gauche, mais il m'a suivi. J'ai serré mon virage au maximum, grimpant à environ 230 km/h. Le Boche a ouvert le feu, mais m'a raté en raison de son insuffisance de correction. Grâce à ma vitesse initiale, je grimpais légèrement plus vite que lui. Il a fini par décrocher sur sa gauche, et je l'ai rattrapé. Il a éjecté sa verrière, et j'ai tiré une courte rafale plein arrière, le touchant à plusieurs reprises. Quand je l'ai dépassé, le pilote a sauté vers 2 100 m. Étant maintenant tout seul, j'ai mis le cap sur la base.

« Je revendique 6 ME 109 détruits. Numéro de série de l'avion : 3321. Marques : HO-P. Nombre de munitions utilisées : 832 API. »

Cet exploit propulse Preddy au premier rang des as de la *Eighth* encore en activité, car son palmarès affiche maintenant 22,83 victoires. Il lui permet aussi de décrocher la *Distinguished Service Cross* et une permission pour rendre visite à sa famille dans sa Caroline du Nord natale. Le *1st Lieutenant* Sheldon L. Heyer et le *Flight Officer* Cyril B. Doleac sont crédités d'une victoire chacun.

[4] Treize seulement seront confirmés, et six seront considérés comme « endommagés ».

[5] Walter Konantz terminera la guerre avec trois victoires confirmées à son palmarès.

▲ Sur ce montage, réalisé par l'USAAF, on peut voir le P-51D-5-NA 44-13881 (6N-B), dans lequel le *Major* Donald A. Larson, commandant le 505th *Fighter Squadron*, 339th *Fighter Group*, a été tué le 4 août 1944 à la suite d'une collision au-dessus d'Ulzen ; il avait été baptisé son avion MARY "QUEEN OF SCOTTS" en hommage à sa fiancée, Mary Scott. Les pilotes représentés en médaillon sont, de gauche à droite : *Lieutenant Colonel* W. C. Clark, commandant le 504th FS (20.01-23.03.45), puis le *Group* (à/c 14.04.45), *Lieutenant Colonel* J. L. Thury, commandant le 505th FS (à/c 05.08.44), *Captain* D. E. Shafer Jr., commandant le 503rd FS (à/c 06.12.44) et *Colonel* John B. Henry Jr., commandant le *Group* (29.12.44-13.04.45)

▼ Le *Captain* Don M. Beerbower du 353rd *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*, aux commandes de son P-51B-1-NA affichant 17 victoires (et une locomotive). Il s'agit du 43-12375, baptisé BONNIE "B" II, sur lequel il sera tué le 9 août 1944.

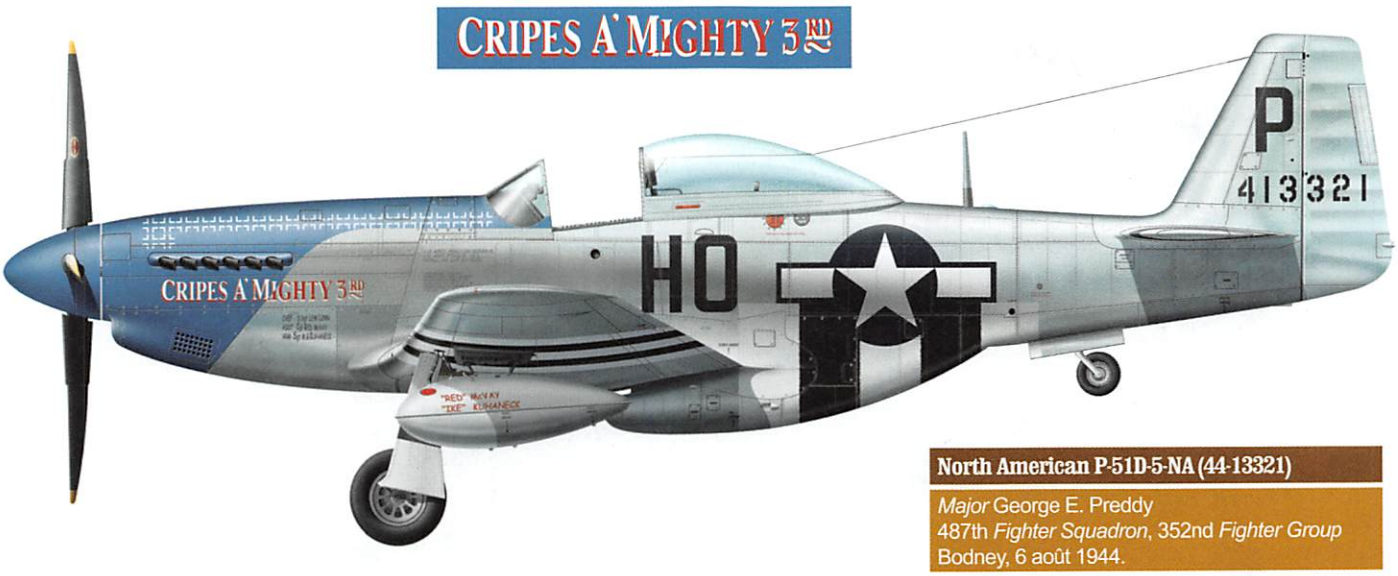
BLOODY AUGUST

Comme mentionné plus haut, le mois d'août s'avère particulièrement meurtrier pour les unités de chasse de la *Eighth*. Plusieurs grandes figures y laissent la vie lors des fameuses missions de *strafing*, et, dans les cieux, même si les P-51 parviennent toujours à prendre le dessus, la Luftwaffe n'en prélève pas moins un lourd tribut.

Le 9 août, le 354th FG perd l'un de ses as, le *Major* Don M. Beerbower, commandant le 353rd FS, alors titulaire de 15,5 victoires. L'un de ses ailiers, le *Flight Officer* Bruce W. Carr, a suivi sa chute :

« J'étais *Red Three* avec le 353rd FS lors d'une mission de reconnaissance armée. Nous avons mitraillé l'aérodrome de Reims. À la première passe, le *Major* Beerbower, le *Squadron Leader*, a détruit un Ju-88 dans une alvéole. Il a ensuite appelé le *Squadron* pour dire qu'il allait s'occuper des positions de *Flak* pendant que le reste mitraillerait le terrain. Il a détruit une batterie de *Flak* et a encaissé quelques coups. Il a viré pour attaquer une autre batterie mais il a été sévèrement mouché. Il a alors grimpé jusqu'à 300 m et éjecté sa verrière. Son appareil a semblé décrocher et est tombé sur le dos. Quand il est parti en piqué, le *Major* Beerbower a sauté sur le côté, mais il a heurté le flanc gauche de son appareil et rebondi sur l'empennage horizontal gauche. Vers 120-150 m, il a semblé inconscient et n'a pas essayé d'ouvrir son parachute. L'avion a percuté et explosé à environ 400 m de l'endroit où le *Major* Beerbower est tombé. »

Cependant, dans le ciel d'Allemagne, les choses se passent mieux pour les P-51. Ce même 9 août, le 20th FG accompagne des bombardiers aux alentours de Munich. Alerté par une formation de B-17



North American P-51D-5-NA (44-13321)
Major George E. Preddy
487th *Fighter Squadron*, 352nd *Fighter Group*
Bodney, 6 août 1944.

en proie aux assiduités d'une cinquantaine de chasseurs allemands, le 79th FS est le premier sur les lieux. Le *White Flight* prend en charge une quinzaine de Fw 190, tandis que le *Red Flight* s'occupe d'une trentaine de Bf 109. Sans la moindre perte, ce *Squadron* revendique 14 victoires.

Le 12 août, le 361st FG perd son chef, le *Colonel* Thomas J. J. Christian Jr., tué à Boisleux-au-Mont, près d'Arras, dans les circonstances rapportées par le *2nd Lieutenant* Robert J. Bain :

« Je volais comme n° 3 de la section menée par le *Colonel* Christian. Nous avons approché la gare de triage d'Arras par le nord-est à une altitude de 3 300 m. Nous avons tourné autour de l'objectif après avoir reçu l'instruction du *Colonel* Christian de bombarder selon un axe sud-nord, puis de dégager à gauche après le largage des bombes. Nous avons adopté une formation en file indienne, et je me suis retrouvé derrière le leader. Le *Colonel* Christian a effectué un demi-tonneau et un renversement depuis l'altitude de 3 300 m. J'ai suivi des yeux son piqué jusqu'à 1 800 m, puis j'ai exécuté la même manœuvre. Redressant vers 900 m, j'ai basculé sur ma gauche et grimpé jusqu'à 1 800 m, puis j'ai cherché le leader. Le n° 3 a rétabli à côté de moi, mais ni lui ni moi n'avons pu trouver le *Colonel* Christian. J'ai observé un très beau coup au but au centre de l'objectif, vraisemblablement causé par les bombes du *Colonel*. J'ai appelé sans relâche notre leader, mais je n'ai reçu aucune réponse. L'attaque a eu lieu à 15h05, le 12 août 1944. »

North American P-51D-5-NA (44-13410)
Colonel Thomas J. J. Christian
Commanding Officer 361st *Fighter Group*
Little Walden, 12 août 1944.

L'épave du P-51D-5-NA 44-13410 sera retrouvée par les Allemands à Boisleux-au-Mont (Pas-de-Calais) avec le corps sans vie du *Colonel* Christian. La raison de sa chute n'a pas été élucidée, même si un témoin oculaire affirme avoir vu une aile se détacher de l'appareil.
Août sera un mois « sans » pour le 4th FG : seulement 15 victoires homologuées, dont la moitié en un seul combat dans des conditions particulièrement catastrophiques. Le 18 août, pendant que Blakeslee opère avec les 334th et 335th FS dans le secteur de Beauvais, le *Captain* John D. McFarlane entraîne le 336th FS à l'attaque d'un tunnel de chemin de fer au nord de Méru (Oise). McFarlane bombarde le premier, suivi par un autre pilote qui est salement mouché par la *Flak* ; il pourra regagner Debden avec l'extrémité de son aile droite pliée à 90° ! Avant que les autres P-51 n'aient eu le temps de lancer leurs bombes, ils sont coiffés par une cinquantaine de Bf 109 de la JG 26. Les deux autres *Squadrons* du 4th FG, alertés par leurs camarades, arrivent à la rescousse. Le 334th FS revendique 4 victoires et le 335th 3, mais la casse est sévère : 6 tués, 1 prisonnier et 2 autres abattus, mais qui rejoindront ultérieurement ! Un jour presque aussi noir que le 6 juin 1944 pour les hommes de Blakeslee.
Le 28 août, le 4th FG ravage un secteur compris entre Strasbourg et Sarrebourg, mitraillant tout ce qui bouge et même ce qui ne bouge pas. La moisson est intéressante : 22 locomotives, 13 camions et 56 wagons de marchandises, plus une usine et un réservoir d'essence. Cependant, la *Flak* présente la note et elle est salée : 5 avions abattus, 3 tués et 2 disparus. Parmi ces derniers figure le *Captain* Pierce W. McKennon, commandant le 335th FS et as aux 10 victoires ;

▲ Le *Colonel* Thomas J. J. Christian Jr. aux commandes de Lou IV, baptisé en hommage à sa femme. Sur le côté droit, il avait fait peindre le nom de sa fille, Athelene. Il avait 28 ans au moment de sa mort.

▶ Le *Colonel* Thomas Jonathan Jackson Christian Jr., tué le 12 août 1944 à la tête du 361rd *Fighter Group* au cours de sa 78e mission de guerre.

◀ MEG, le P-51D-5-NA (44-13984) affecté au *2nd Lieutenant* Clarence L. Boretsky du 334th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*.

abattu près de Lunéville, il rejoindra ses lignes le 22 septembre, tout comme son équipier, le *Major* Archibald L. Thompson. Le *2nd Lieutenant* Clifford F. Holske Jr. a été témoin de la chute de son chef d'escadrille :

« Vers 09h00 le 28 août 44, le *Captain* McKennon commandait la *Caboose White Section* avec moi comme ailier. Il a effectué une passe est-ouest sur une voie ferrée orientée nord-sud. Dessus circulait un train avec une quinzaine de wagons. Il a attaqué en tête avec moi directement dans son sillage. Il a redressé en virant sur la droite, probablement pour revenir à la charge. Alors que je redressais aussi sur la droite, j'ai vu un canon de 40 me tirer dessus et j'ai appelé le *Captain* McKennon pour lui dire de ne pas renouveler son attaque. Je l'ai perdu de vue pendant environ deux minutes et je suis passé à travers les tirs venus du sol. Quand je l'ai retrouvé, j'ai manœuvré pour me replacer dans son aile. Mais ayant mal calculé mon coup, je l'ai dépassé. En me voyant, il m'a demandé de vérifier si son appareil n'avait pas été endommagé, parce qu'il pensait avoir été touché. Je suis revenu dans sa queue par un 360. Alors que je m'en rapprochais, je l'ai entendu dire : "*Salut* Horseback *! Ici* Caboose [6] Leader. *Je vais devoir sauter. Mon moteur est mort.*" Nous volions alors à 600 m, et il commençait à perdre de la hauteur. Vers 450 m, j'ai vu la verrière se détacher. L'avion a commencé à piquer du nez, et j'ai vu le *Captain* sortir. Son parachute s'est ouvert, et il a parcouru les 300 derniers mètres en une minute environ. J'ai tourné autour et je l'ai vu s'abattre dans des arbres. Je situe l'endroit à environ 45 km au nord-est de Strasbourg. »

McKennon résumera pour le *Military Intelligence Service* la manière dont il a échappé aux Allemands : « Mitraillais trains et installations autour de Lunéville [7] quand touché par la *Flak* légère. Ai sauté. Recueilli par le Marquis [sic] en 30 min. Caché dans les bois pendant 2 jours. Les Allemands m'ont cherché la nuit, me suis caché à Coincourt pendant 3 jours. Ai rejoint un groupe du Marquis [re-sic] – ai vécu dans les bois avec eux pendant une semaine et demie – avons capturé deux Allemands qui ont été tués. Sommes allés à Einuille [Einville-au-Jard, Meurthe-et-Moselle], y sommes restés plusieurs jours. Endroit envahi par les Allemands, nous sommes cachés dans les mines de sel pendant 4 jours. 4th Armd. Div. a eu vent de notre présence, avons quitté Einuille, destination Arrocourt [Arracourt] et les lignes américaines. Récupérés à mi-chemin par 3 jeeps qui allaient nous chercher à Einuille ».

[6] *Horseback* était l'indicatif radio du 4th FG (fréquence A) et *Caboose* celui du 335th FS (fréquence A).

[7] Si ses équipiers l'ont cherché au nord-est de Strasbourg, ils ne risquaient pas de le trouver ! De la fragilité des témoignages humains…

North American P-51D-20-NA (44-72308)

Major Pierce W. McKennon
Commandant le 335th *Fighter Squadron*,
4th *Fighter Group*
Debden, janvier 1945.

▲ RIDGE RUNNER III, le dernier avion du *Major* Pierce W. McKennon, un P-51D-20-NA (44-72308) ; comme tous les précédents, il porte le code WD-A. Pianiste renommé avant la guerre, il avait l'habitude de jouer un morceau dédié « à ceux qui vont mourir » avant chaque départ en mission. Le plus étonnant, c'est que ses équipiers admirent par la suite que, malgré la dédicace, cette pratique contribuait à les détendre.

Le 27 août, un autre commandant de groupe est porté disparu : le *Lieutenant Colonel* Cy Wilson, « patron » du 20th FG. Après une escorte de bombardiers, le *2nd Lieutenant* Harley L. Brown l'accompagne pour un *strafing* de l'aérodrome de Esbjerg (Danemark) :
« Nous sommes arrivés en rase-mottes et avons fait une passe en arrivant par le NNE. La *Flak*, petit et gros calibres, était intense et précise. Le Col. Wilson a été touché lors de cette passe. Il a repris de l'altitude et a sauté à 600 m à environ 15 km de la côte. Il y avait deux petites embarcations (environ 6 m de long) dans les parages arborant des drapeaux danois. L'une des deux a recueilli le Col. Wilson peu de temps après qu'il avait grimpé dans son dinghy. J'ai fait une dernière passe au-dessus des embarcations, et tout le monde, y compris le Col. Wilson, m'a fait des signes de la main. C'était la dernière fois que je le voyais. »
En fait, Wilson terminera la guerre au *Stalag Luft* 1 et sera remplacé à la tête du groupe par le *Colonel* Harold J. Rau, qui l'avait déjà commandé entre mars et juin 1944, ayant été le prédécesseur immédiat de Wilson du temps des P-38.

LE TEMPS DE LA REVANCHE

Le mois de septembre 1944 se montre nettement plus favorable aux unités de P-51 et, en particulier, au 55th FG, récipiendaire d'une *Distinguished Unit Citation* récompensant ses 106 victoires revendiquées entre le 3 et le 13 septembre.

Et s'il y a deux pilotes de ce groupe qui vont se « friser les moustaches », ce sont bien les *1st Lieutenants* William H. Allen et William H. Lewis du 343rd FS. En effet, à l'occasion du ratissage de l'aérodrome de Göppingen, le 5 septembre, leur section tombe sur une vingtaine d'avions d'entraînement, qui se retrouvent comme des volatiles pris au piège dans leur poulailler par un renard en liberté. Pas moins de 15 victoires sont revendiquées contre d'inoffensifs *u/i single-engined* et *u/i twin-engined trainer aircraft* – autrement dit des « mono- et bimoteurs d'entraînement non identifiés ». Allen et Lewis en abattent cinq chacun, devenant ainsi as à bon compte. Les cinq derniers sont partagés entre deux autres pilotes, mais William Lewis sera le seul à augmenter son palmarès personnel ultérieurement pour le porter à 7 (ou 8, selon les sources) victoires.

Le 4 septembre, le 363rd *Fighter Group* de la *Ninth Air Force* devient officiellement le 363rd *Tactical Reconnaissance Group* et sort ainsi du cadre de notre étude. Son bilan est plutôt déséquilibré, puisque pour 89 victoires aériennes et 26 au sol, il a perdu 82 pilotes à l'ennemi ! Aucun d'eux n'a jamais pu atteindre le statut d'as, ce qui est un fait exceptionnel au sein des unités équipées en P-51 opérant sur l'*European Theater of Operations*.

Le 11 septembre, le 359th FG fait exploser ses compteurs. Ce jour passera à la postérité chez ses membres comme « The Greatest Day » et il vaudra au groupe une *Distinguished Unit Citation*. Ses 48 P-51 font face à des formations allemandes plus de deux fois supérieures en nombre, qui harcèlent les bombardiers qu'ils sont chargés de protéger. Au cours d'une succession d'engagements, qui s'étalent de 11h10 à 13h25, d'Eisenach à Halberstadt, les trois *Squadrons* se partagent 26 victoires confirmées ; encore une fois, la Luftwaffe a chèrement vendu sa peau : 6 P-51 ont été abattus, faisant 5 tués. Deux pilotes en ont profité pour devenir as : le *1st Lieutenant* Cyril W. Jones Jr. (370th FS), qui a réalisé un quadruplé, et le *Captain* Benjamin H. King (368th FS), qui a ajouté deux Fw 190 et un Bf 109 aux trois Zéro revendiqués dans le Pacifique en 1943.

Le 18 septembre, c'est au tour du 357th FG : 26 victoires revendiquées pour 2 pilotes portés disparus. Le 17 septembre commence l'opération « Market-Garden ».

▶ C'est un *Major* Robin Olds presque timide et effacé, qui pose devant son P-51K orné de toutes ses victoires en combat aérien (13) et une partie de celles revendiquées au sol (total final : 11) en mars 1945, contrastant avec le personnage charismatique et extraverti qui remportera quatre victoires au Viêtnam, lors de l'opération « Bolo » au printemps 1967.

North American P-51D-20-NA (44-14733)
Captain Raymond S. Wetmore
370th *Fighter Squadron*, 359th *Fighter Group*
East Wretham, avril 1945.

North American P-51D-5-NA (44-13691)

1st Lieutenant Arval J. Roberson
362nd *Fighter Squadron*, 357th *Fighter Group*
Yoxford, septembre 1944.

North American P-51D-10-NA (44-14651)

1st Lieutenant John C. Donnell Jr. († 14.02.45)
434th *Fighter Squadron*, 479th *Fighter Group*
Wattisham, 9 février 1945.

Toutes les unités sur P-51 des 8th et 9th AF sont sur le pont (trop loin ?). Certaines escortent les planeurs et leurs remorqueurs, puis les B-24 chargés de ravitailler les parachutistes, mais la plupart fournissent des missions d'attaque au sol. Profitant de la topographie, les batteries de *Flak* se dissimulent soigneusement et attendent en embuscade l'arrivée des chasseurs américains à basse altitude. Le résultat des sorties offensives reste décevant et les pertes relativement élevées (34 P-51 abattus entre le 17 et le 25 septembre).

Le 18 septembre, le 479th FG réalise sa première sortie sur P-51. Arrivé tardivement (mai) et équipé d'un matériel (P-38) unanimement considéré comme inadapté au front européen, le 479th FG n'a pu engranger que 65 victoires et ne compte qu'un seul as, le *Captain* Robin Olds, qui manquera de peu de l'être une seconde fois au Viêtnam.

Le 28 septembre, le *1st Lieutenant* Ernest C. Fiebelkorn (77th FS, 20th FG) ajoute 4 victoires à son palmarès, qui n'en comptabilisait alors que 1,5, lui permettant ainsi d'obtenir le statut officiel d'as :

« Je commandais le *Blue Flight* pour une escorte de bombardiers à 7 500 m, quand mon ailier a repéré des traînées de condensation à 3 heures haut. J'ai aussitôt commencé à grimper dans cette direction jusqu'à 8 400 m. Les traînées étaient celles de 51, mais derrière eux, j'ai aperçu deux groupes de 35 avions chacun. J'ai décidé d'aller y voir de plus près. Nous nous sommes placés derrière le second groupe, et c'étaient des 109. Ils ont formé un cercle Lufbery et, après trois tours, ils ont craqué nerveusement et se sont dispersés dans toutes les directions. J'ai alors appelé les gars de ma section pour leur dire d'en choper un et de le reconduire chez lui. J'ai tiré une rafale de 2-3 secondes sur l'un d'eux et l'ai atteint à plusieurs reprises dans le fuselage et au moteur. J'étais à 50 m avec une correction de 20-30°. L'appareil a basculé sur le dos et est parti en vrille avec de nombreux morceaux s'en détachant. Je l'ai regardé tomber paresseusement à travers un trou dans la couche nuageuse. Je revendique cet avion détruit.

North American P-51D-5-NT (44-11161)

1st Lieutenant Ernest C. Fiebelkorn
77th *Fighter Squadron*, 20th *Fighter Group*
Kings Cliffe, novembre 1944.

« Je me suis ensuite placé derrière un autre 109 et, à une distance de 100 m avec une correction de 10°, j'ai tiré une rafale de 3 secondes. J'ai observé de nombreux coups au but dans l'aile, le moteur et le fuselage. L'avion s'est stabilisé, et le pilote a sauté. Nous étions à 8 400 m. Je revendique cet avion détruit.

« Environ 300 m plus bas, j'ai aperçu des 109 piquer vers des nuages. J'ai basculé sur l'aile pour les suivre. J'ai rattrapé le dernier juste avant une trouée dans les nuages et, à 75 m de distance, j'ai placé plusieurs projectiles dans l'aile et le fuselage. Il a disparu dans les nuages, et je l'ai perdu. Je revendique cet avion endommagé.

« Après être sorti de la masse nuageuse, j'ai traversé un aérodrome avec environ 75 monomoteurs parqués dans des alvéoles. J'ai repris de l'altitude et quand j'ai atteint 3 000 m, mon ailier m'a appelé pour me dire qu'il était au ras du sol avec un 109 et un 190. Je lui ai demandé s'il avait besoin d'aide, et il m'a répondu que non mais que je devais le rejoindre quand même, parce qu'il y en avait tout un tas d'autres à cette hauteur. Au débouché d'un trou dans les nuages, je suis arrivé droit sur un aérodrome où cinq avions ennemis étaient en train d'atterrir. J'ai chopé un 190 avec son train baissé et lui ai balancé deux rafales à moins de 50 m. Il a basculé et s'est écrasé dans les faubourgs d'une petite ville, après avoir été touché aux ailes, au moteur et au fuselage. Je revendique cet avion détruit. En redressant, j'ai aperçu un 109 en train de rentrer son atterrisseur après avoir décollé d'une prairie. Je lui suis tombé dessus par-derrière à 8 m d'altitude et 50 m de distance, et comme je n'avais plus que deux mitrailleuses en état de fonctionner, je l'ai poivré avec une rafale de six secondes. Je l'ai touché aux ailes et au fuselage ; il a dérapé et a explosé au contact du sol. Je revendique cet avion détruit. Je suis remonté à 7 800 m et suis rentré à la base. »

Ses deux équipiers ajoutent trois autres succès dans l'escarcelle du 77th FS.

LE SUICIDE DE LA LUFTWAFFE

Jusqu'à l'été 1944, le commandement suprême de la Luftwaffe n'a pas encore appréhendé de manière correcte la menace que fait peser la présence de chasseurs d'escorte américains sur ses défenses. Obsédé par les quadrimoteurs, il a essentiellement mis l'accent sur les « casseurs de bombardiers », à l'armement lourd et au blindage renforcé, inadaptés aux combats tournoyants. Au problème posé par les monomoteurs d'escorte à long rayon d'action, il n'a jamais trouvé de solution adéquate. Sans doute l'emploi stratégique de l'avion de chasse n'entrait-il pas dans le schéma mental des chefs de la Luftwaffe, qui ne voyaient en lui qu'un moyen de gagner la supériorité aérienne locale et d'appuyer éventuellement les troupes au sol. Le *General der Flieger* Karl Koller, ex-chef d'état-major de la Luftwaffe, expliquera après la guerre : « Ni nous ni les Britanniques n'avons considéré le chasseur autrement que par rapport à son emploi durant la Première Guerre mondiale, où son autonomie était adaptée à la faible profondeur du champ de bataille ».

L'ordre donné par le *Reichsmarschall* Hermann Göring, le 27 décembre 1943, d'ignorer l'escorte et de concentrer les attaques sur les bombardiers se révélera catastrophique : les pertes atteindront jusqu'à 70 % des chasseurs allemands engagés. Il sera à l'origine d'une baisse de moral au sein de la *Jagdwaffe*. Selon le *Major General* Orvil A. Anderson, ancien commandant adjoint des opérations de la *Eighth Air Force*, Göring avait violé le principe de base du combat aérien – ne jamais fuir, toujours faire face à l'ennemi : « Le chasseur qui tente d'éviter le combat contre un autre chasseur commet un suicide ; c'est la porte ouverte

▼ Trois *Sergeants* radieux saluent la performance de leur pilote, le *1st Lieutenant* Ernest C. Fiebelkorn (77th *Fighter Squadron*, 20th *Fighter Group*), qui vient de rentrer à Kings Cliffe avec quatre victoires revendiquées au cours de sa sortie du 28 septembre 1944. Fiebelkorn ajoutera par la suite 3 Bf 109 le même jour (2 novembre) et un Me 262 partagé (8 novembre) pour porter son palmarès définitif à 9 victoires confirmées. Il trouvera la mort dans un F-82 pendant la guerre de Corée, le 6 juillet 1950.

▲ Impossible de résister à cette superbe vue en couleur des « Bottisham Four » : E2-S (44-13926), *1st Lieutenant* Urban L. Drew ; E2-C (44-13410) Lou IV/Athelene, *Colonel* Thomas J. J. Christian Jr. ; E2-A (44-13568) Sky Bouncer, *Captain* Bruce W. Rowlett et E2-H (42-106811) Suzy G, *Captain* Francis T. Glanker. Parmi ces quatre pilotes du 375th *Fighter Squadron*, 361st *Fighter Group*, seul Ben Drew obtiendra le statut d'as (6 vict.). À noter que le P-51B 42-106811 deviendra E2-E et, rebaptisé Bald Eagle III, sera affecté au *1st Lieutenant* Robert T. Eckfeldt.

au désastre. Cet ordre de Göring fut suicidaire pour la Luftwaffe ». C'est ainsi que non seulement les P-51 ont pu protéger efficacement les bombardiers, mais en outre attendre de survoler Berlin pour larguer leurs réservoirs supplémentaires ! Anderson : « Les Allemands avaient l'avantage tactique ; ils auraient pu forcer les P-51 à larguer leurs réservoirs dès les côtes de la Manche. Ensuite, ils auraient pu attendre tranquillement les bombardiers sans escorte au-dessus de leur objectif et leur causer des pertes considérables. Mais ils ont décidé qu'il était préférable de rencontrer l'ennemi avec ses réservoirs au-dessus de l'objectif ; ils nous ont offert un accès libre aux cibles les plus lointaines avant que nos chasseurs ne soient obligés de larguer leurs réservoirs. Ce fut un véritable cadeau de la part de Göring et de son état-major ! ».

On peut néanmoins se poser la question de savoir si la décision de Göring ne s'inscrit pas en droite ligne de celle de Hitler d'interdire les missions de pénétration nocturne (*Fernnachtjagd*) au-dessus des bases de la RAF [8], parce qu'il souhaitait que les chasseurs de nuit abattent les bombardiers britanniques au-dessus du *Reich*, afin de prouver à la population que la Luftwaffe la protégeait de manière efficace ; en effet, il est plus facile de présenter à l'opinion publique des photos de carcasses tombées sur le territoire allemand que sur les champs du Kent ou dans la Manche. Cependant, qu'il s'agisse du survol de la capitale – épisode quelque peu traumatisant pour les Berlinois – ou des bombardements de l'industrie pétrolière allemande, cette décision purement politique confine à l'absurde et s'avère totalement contre-productive, tant sur le plan de la propagande que du simple point de vue stratégique.

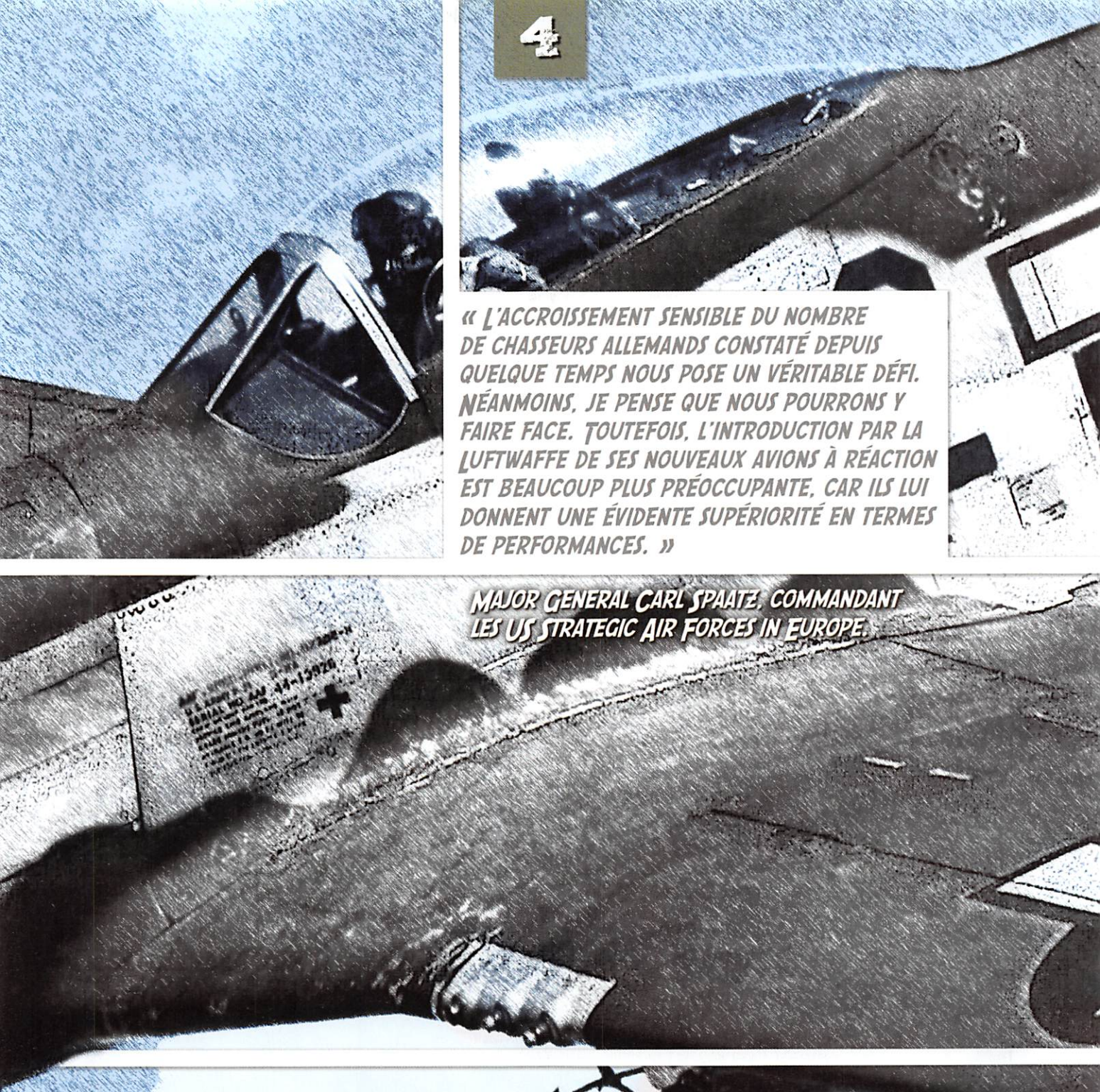
Beaucoup de *Kommodores* et de *Kommandeure* passent outre les ordres du *Reichsmarschall*. De leur côté, les commandants terrestres de la chasse, au niveau des *Jagdkörper*, tentent de coordonner au mieux l'intervention des chasseurs, tutoyant sans cesse la ligne jaune entre efficacité maximale et désobéissance aux ordres. Pour la Luftwaffe, l'embellie de septembre, qui voit 125 P-51 rayés des contrôles du fait de l'ennemi, ne durera que le temps d'un feu de paille. La campagne de destruction des raffineries de carburant synthétique, à laquelle le P-51 prend une part prépondérante, couplée à la perte des champs pétrolifères de Ploesti, tombés aux mains des Soviétiques fin août, ne tarde pas à faire sentir ses effets sur le ravitaillement des chasseurs de la Luftwaffe.

Cependant, le Haut commandement ne jure plus désormais que par ses *Wunderwaffen* – ses armes miracles, véritables *dei ex machina*, parmi lesquelles figurent les chasseurs à réaction –, qui vont lui permettre de retourner la situation à son profit.

La réalité sera tout autre. ■

[8] Sur ce sujet, cf. *Aéro-Journal* n° 21 (avril 2011).

La menace des chasseurs à réaction allemands est prise très au sérieux par l'Air Force, cependant, les Américains surestiment largement leur nombre et – comme la Luftwaffe – leur efficacité. Au cours du dernier trimestre de l'année 1944, la *Eighth* aura surtout affaire aux chasseurs conventionnels, qu'elle va tailler en pièces dans des proportions qui dépassent l'imagination.



4

« L'ACCROISSEMENT SENSIBLE DU NOMBRE DE CHASSEURS ALLEMANDS CONSTATÉ DEPUIS QUELQUE TEMPS NOUS POSE UN VÉRITABLE DÉFI. NÉANMOINS, JE PENSE QUE NOUS POURRONS Y FAIRE FACE. TOUTEFOIS, L'INTRODUCTION PAR LA LUFTWAFFE DE SES NOUVEAUX AVIONS À RÉACTION EST BEAUCOUP PLUS PRÉOCCUPANTE, CAR ILS LUI DONNENT UNE ÉVIDENTE SUPÉRIORITÉ EN TERMES DE PERFORMANCES. »

MAJOR GENERAL CARL SPAATZ, COMMANDANT LES US STRATEGIC AIR FORCES IN EUROPE.

CHAPITRE 4

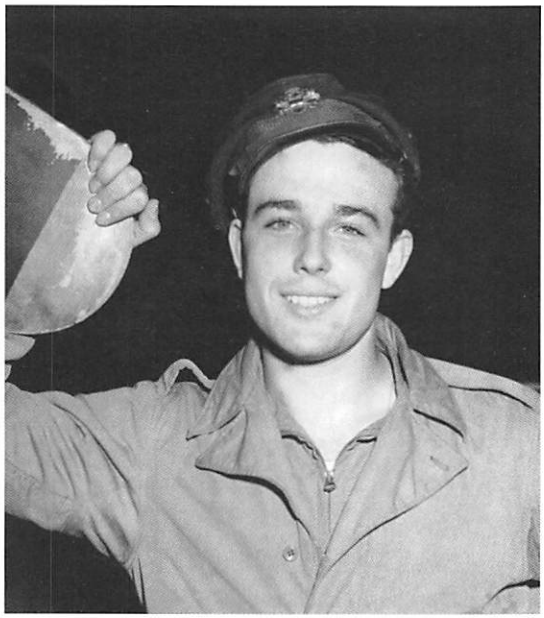
JETS BANDITS AT 6 O'CLOCK HIGH !

OCTOBRE-DÉCEMBRE 1944

Le 7 octobre 1944 à 13h45, cinq Me 262 du *Kommando Nowotny* (III./JG 6) sont mis en état d'alerte sur deux aérodromes satellites d'Osnabrück : Hesepe et Achmer. Pour les deux appareils qui décollent du premier terrain, tout se passe normalement, mais pour les trois qui se préparent sur le second, la suite des événements va être plus tragique. Car, à Achmer, personne n'a vu surgir les P-51.

Après avoir engagé un combat qui n'a rien donné, le *1st Lieutenant* Urban L. Drew a regroupé sa section autour d'une petite formation de B-17. En survolant Achmer, il aperçoit deux avions qui se préparent à décoller :

« Je les ai observés un petit moment et j'en ai vu un qui commençait à rouler. Le premier appareil se trouvait sur la piste Est-Ouest, prêt à décoller, le second était en train de virer derrière. J'ai attendu qu'ils aient pris l'air tous les deux pour plonger à l'attaque avec ma formation depuis une altitude de 4 600 m. J'ai rattrapé le second appareil alors qu'il se trouvait à environ 300 m au-dessus du sol. Ma vitesse atteignait 700 km/h, alors que l'avion à réaction ne devait pas faire plus de 300. J'ai ouvert le feu à 360 m de distance avec une inclinaison de 30°. En m'approchant un peu plus, j'ai noté des coups au but dans les ailes et dans le fuselage et, quand je l'ai survolé, j'ai remarqué des flammes qui jaillissaient à l'emplanture de l'aile droite. En me retournant, j'ai vu une violente explosion. L'autre appareil, à environ 450 m devant moi, était en train d'enclencher une brusque chandelle sur sa gauche. Ayant encore pris de la vitesse, environ 720 km/h, j'ai dû tirer sur le manche pour rester dans son sillage. J'ai ouvert le feu à un angle de 60° à une distance de 270 m. La rafale a atteint l'empennage de l'E/A. J'ai un peu redressé et ai observé d'autres projectiles pénétrer en avant du poste de pilotage. À cet instant, la verrière s'est détachée en deux morceaux, l'appareil a basculé et est parti en vrille à plat avant de passer sur le dos et percuter le sol à un angle de 60°. »



▶ Urban Leonard Drew. Après son premier tour d'opérations, il profite d'une longue permission au pays avant de rejoindre le 414th *Fighter Group* dans le Pacifique, en mai 1945. Il quittera l'Air Force en avril 1949 avec le grade de *Major*. Son palmarès officiel s'établit à 6 victoires confirmées, toutes obtenues en Europe.

▼ Bien que ce ne soit pas sa monture personnelle, c'est bien le *1st Lieutenant* Urban L. Drew (375th *Fighter Squadron*, 361rd *Fighter Group*) qui se trouve aux commandes du P-51D-5-NA 44-13926, codé E2-S (voir chapitre précédent).

North American P-51D-10-NA (44-14164)
1st Lieutenant Urban L. Drew
375th *Fighter Squadron*, 361rd *Fighter Group*
Little Walden, 7 octobre 1944.

Deux Me 262 sont effectivement abattus, et un troisième Me 262, criblé de balles par les Mustang, s'effondre sur la piste [1]. Cette première confrontation n'a manifestement pas tourné à l'avantage du chasseur à réaction, surpris dans la phase la plus délicate de son vol : le décollage. Comme on le verra plus loin, ce ne sera pas la seule.

LA MENACE FANTÔME

Les Américains constatent que depuis le début du second semestre de l'année 1944, les Allemands tentent de reprendre la main dans les cieux du *Reich*. Les chiffres qui leur parviennent concernant la production aéronautique montrent que les chasseurs bénéficient désormais de la plus haute priorité. Ils se rendent bien compte que la Luftwaffe envoie des formations de plus en plus importantes à la rencontre de leurs expéditions. Cependant, s'ils considèrent l'accroissement quantitatif de la Luftwaffe comme un nouveau défi, qu'ils sont certains de relever victorieusement, ils sont beaucoup plus inquiets à propos de l'accroissement qualitatif du matériel, en particulier l'émergence des nouveaux avions de chasse à réaction, qui, selon les propres termes de Spaatz, « donnent [à la Luftwaffe] une évidente supériorité en termes de performances ». Il recommande à Arnold de transformer tous les groupes de la *Eighth* et de la *Ninth* sur P-51, d'en envoyer davantage et de mettre en œuvre les nouveaux chasseurs à réaction le plus tôt possible. Arnold lui répond que ce n'est pas possible, ni même souhaitable, mais, le 21 septembre 1944, il propose de lui envoyer des P-47N et même des P-80, dès que ceux-ci auront été jugés bons de guerre. Ni l'un ni l'autre n'atteindront l'ETO. En fin de compte, tous les groupes de chasse de la *Eighth*, à l'exception du mythique 56th FG, seront transformés sur P-51 avant la fin de l'année. La *Ninth*, dédiée aux missions d'appui tactique, préférera conserver ses P-47, qu'elle juge, à juste titre, mieux adaptés à la tâche.

En fait, la menace d'attaques massives de la part des jets allemands, en particulier le redoutable Me 262, ne se matérialisera jamais. Pour différentes raisons, dont l'énumération nous entraînerait hors du cadre de cette étude, l'action des Me 262 sera diluée, et si, en quelques rares circonstances, leur intervention causera des dégâts au sein des formations de B-17, le résultat ne sera certainement pas à la hauteur des espérances du Haut commandement de la Luftwaffe.

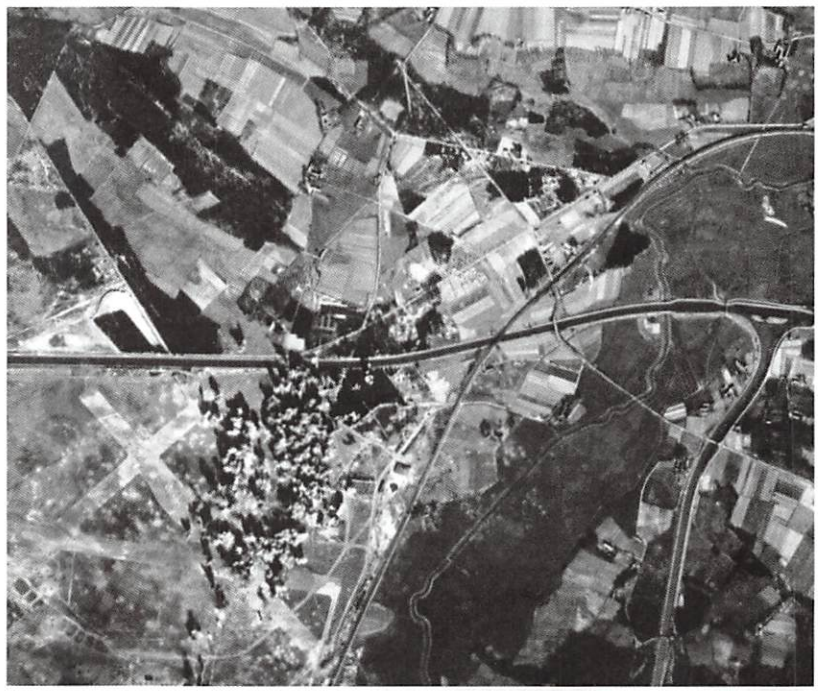
En quelques semaines, le nombre de rencontres entre les Me 262 et les P-51 devient suffisant pour en tirer des enseignements significatifs [2]. Les pilotes américains savent qu'ils tournent plus court que le jet allemand et qu'ils peuvent le rattraper en chandelle à basse altitude, voire en piqué, les deux appareils étant alors soumis aux mêmes problèmes de compressibilité. En revanche, ils ont compris qu'il peut facilement les distancer en palier et qu'il suffit d'un ou deux obus de ses redoutables canons de 30 mm pour descendre un P-51. Leur tactique consistera donc à agir en meute pour cerner un adversaire et utiliser leur maniabilité supérieure pour le descendre. Quoique, dans la réalité, la plupart des 262 abattus le seront par des pilotes ayant agi seuls.

De manière préventive, les bombardiers de la *Eighth* ciblent à la fois les usines et les aérodromes directement concernés par les chasseurs à réaction, et les P-51 sont sensibilisés au ratissage systématique des terrains les abritant, tout particulièrement Osnabrück et ses satellites (Achmer, Hesepe, Hopsten et Rheine) connus pour être un repaire de Me 262.

[1] Pour plus de détails du côté allemand sur ce combat, voir *Aéro-Journal* hors-série n° 9 (septembre 2011).

[2] 13 combats aériens entre juillet et septembre, 27 en octobre et 29 en novembre 1944, sur un total de 200 rencontres pendant ce laps de temps.

▼ L'aérodrome d'Achmer sous les bombes (photographié selon l'axe nord-sud), le 24 mars 1945. Situé à 20 km au nord-ouest d'Osnabrück, il est circonscrit entre le *Mittellandkanal* au nord et la voie ferrée à l'est. À l'est de celle-ci, la rivière Hase et le *Stichkanal Osnabrück*, qui se jette dans le *Mittellandkanal*. Le village est au nord de l'aérodrome ; nul doute qu'il a dû bénéficier des largesses des aviateurs américains !



▲ Le (alors) *1st Lieutenant* Charles W. Lenfest, 354th *Fighter Squadron*, 355th *Fighter Group*, mime les phases d'un combat qui l'a vu revendiquer ses toutes premières victoires (1,5 Bf 109) au-dessus d'Ulm, le 16 mars 1944 ; le *Captain* Lenfest deviendra as le 6 août (total : 5,5 vic.). Son auditoire se compose (de gauche à droite) des *1st Lieutenants* Lee C. Meldenhall (0,5 vic.), Ray S. Morris (3,5 vic.) et Thomas F. Neal Jr. (4,5 vic.). En arrière-plan, le P-51B-5 43-6948 WR-F LORIE II de Lenfest.

LE CALME AVANT LA TEMPÊTE ?

Début octobre intervient une réorganisation partielle au sein de la *Eighth Air Force*. Le VIII *Fighter Command* abandonne le contrôle direct sur ses quinze groupes de chasse au profit des trois *Fighter Wings* (65th, 66th et 67th), rattachés chacun à une *Air Division* de bombardement (respectivement les 2nd, 3rd et 1st *Air Divisions*). Cela ne change pas grand-chose au quotidien des pilotes, mais facilite la tâche des états-majors dans la planification des missions d'escorte.

Par ailleurs, le mois d'octobre sera calme, très calme même, dans les airs, en raison d'une grande discrétion de la Luftwaffe, occupée à panser ses plaies mais aussi à constituer une importante réserve destinée à être engagée dans un « grand coup » contre la 8th AF, selon les vœux les plus chers du *General der Jagdflieger* Adolf Galland [3]. Les services de renseignements alliés sont parfaitement informés de l'incroyable augmentation de la production d'avions de chasse en Allemagne, et ils estiment que ce n'est qu'une question de semaines avant que la Luftwaffe ne refasse son apparition en masse dans les cieux du *Reich*. Toutefois, sa résistance sur le long terme est liée à deux conditions : former des pilotes et leur fournir le carburant nécessaire.

Cette accalmie n'échappe pas à l'historiographe du 352nd FG, qui note : « Octobre 1944 fut probablement le mois le moins chargé dans toute l'histoire du 352nd FG. En raison de conditions météo généralement maussades, seules 15 missions de guerre furent menées à bien, dont la plupart peuvent être décrites comme des "tournées du laitier" ». Les BLUENOSERS n'enregistreront aucune victoire aérienne entre le 28 septembre et le 31 octobre !

Le 3 octobre 1944, le 355th FG perd deux as d'un seul coup : le *Captain* Henry W. Brown (14,2 vic.) et le *Major* Charles W. Lenfest (5,5 vic.), tous deux du 354th FS. L'un des témoins, le *Captain* Alvin S. White, rapporte l'incident :

« Je commandais la section *Falcon Green*. Les trois sections, *Red*, *Yellow* et *Green*, volaient en formation d'escadrille pour escorter la "box" de queue de bombardiers quittant leur objectif. Une escadrille de P-47 est venue nous relever. Peu après, le Capt. Brown a signalé deux aérodromes. Le *Major* Lenfest a mené l'escadrille à l'attaque contre l'un d'eux, incendiant un avion au sol. Quand le Capt. Brown a redressé après sa passe, il a signalé que sa pression d'huile était à zéro et qu'il allait devoir atterrir. Le *Major* Lenfest a aussitôt essayé de le guider jusqu'à un champ où il pourrait lui-même se poser et le recueillir. Après environ cinq minutes, le moteur du Capt. Brown a rendu l'âme, et il a dû effectuer un atterrissage sur le ventre. Le *Major* Lenfest a réussi à se poser dans une prairie, et, en roulant en direction du Capt. Brown, qui se trouvait un champ voisin, ses roues se sont enfoncées dans de la terre meuble et il n'a pas pu en sortir son taxi. Quand je les ai quittés, les deux officiers se dirigeaient vers les bois et étaient apparemment sains et saufs. »

Incontestablement, la réussite du *1st Lieutenant* Royce W. Priest, qui était parvenu à récupérer son chef d'escadrille, le *Captain* Bert W. Marshall Jr., au nord-ouest de Paris, le 18 août 1944, avait imprégné

[3] Galland a « mis de côté » plus de 2 700 chasseurs sur le front de l'Ouest, fin octobre 1944. Cf. *Aéro-Journal* n° 6 (octobre 2008).

les esprits des pilotes du 354th FS. Malheureusement pour eux, Lenfest et Brown goûteront à l'hospitalité teutonne jusqu'à la fin de la guerre.

Le 6 octobre 1944, après avoir quitté les bombardiers qu'ils ont escortés jusqu'à Police (Pologne), les P-51 du 20th FG rentrent en rase-mottes en longeant la côte entre Stettin et Lübeck. Ils détruisent 40 avions allemands sur les hydrobases de la Baltique, principalement des Arado Ar 196, Dornier Do 18 et 24 et Heinkel He 115 ; le 55th FS se taille la part du lion avec la moitié des revendications à lui seul. Le retour à Police, le lendemain, est plus douloureux : quatre avions allemands détruits au sol pour un coût presque équivalent. Ce sont d'abord les *Captain* Joseph T. McKeon et le *2nd Lieutenant* Robert C. Brown du 55th FS qui se télescopent en vol à 8 400 m au-dessus de Stargard, ce dernier découpant l'arrière du fuselage de son leader avec son hélice ; les deux pilotes, sains et saufs, sont faits prisonniers. Puis, le *2nd Lieutenant* Charles W. Dungan (77th FS) est touché par la *Flak* à Peenemünde ; interné après avoir évacué son avion près des côtes suédoises, il rentrera en Grande-Bretagne quelques mois plus tard.

Le 7 octobre 1944, P-51 et Me 262 font connaissance pour la première fois. Ce jour-là, quelque 1 300 bombardiers de la 8th AF s'en prennent à des objectifs situés en Hollande ainsi que dans le nord et le centre de l'Allemagne. La suite a été contée plus haut.

Mais « Ben » Drew n'est pas le seul à se battre contre les jets allemands, ce jour-là ; en effet, le *Captain* Elmer A. Taylor et le *1st Lieutenant* Willard G. Erfkamp (385th FS, 364th FG) se partagent un Me 163 aux environs de Brüx. Taylor :

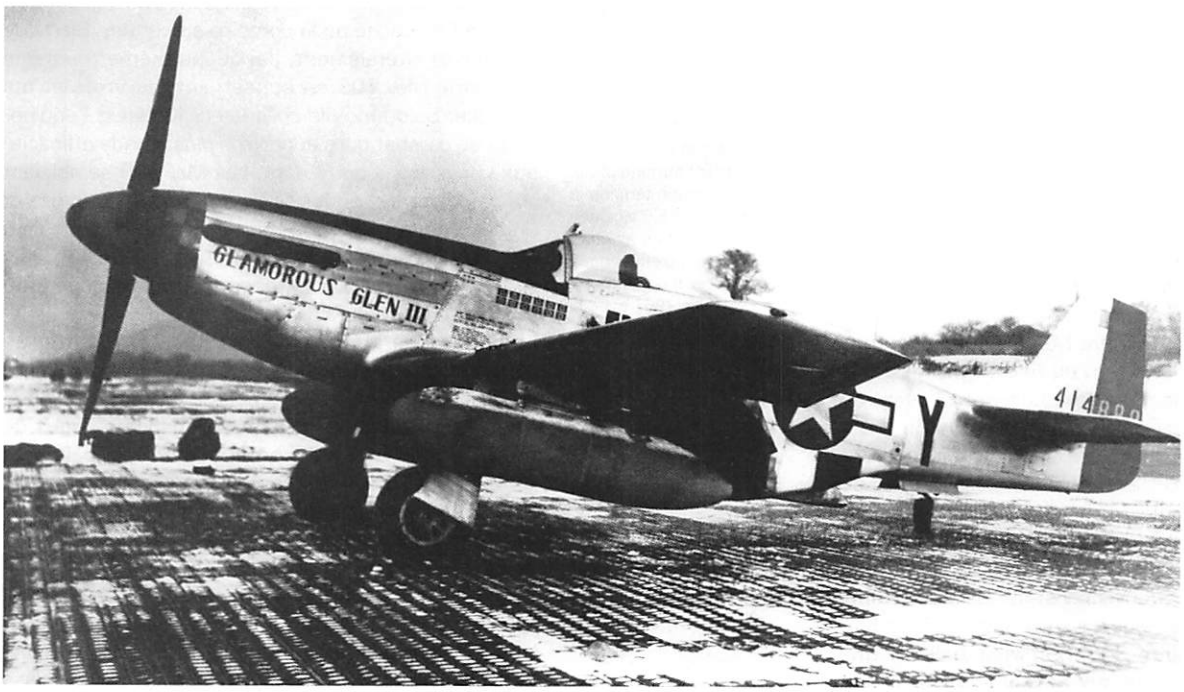
« Je commandais la *Yellow Section* à 7 500 m, qui escortait des bombardiers aux alentours de l'objectif, quand j'ai observé un jet attaquant un B-17 à la traîne. J'ai effectué un large virage pour venir derrière lui. J'étais environ 600 m plus haut et j'ai rapidement réduit la distance qui nous séparait. J'ai commencé à tirer à 1 500 m, espérant l'endommager afin de l'empêcher de renouveler ses attaques contre le bombardier. De toute évidence, il avait coupé son moteur, car je me suis rapproché très vite à 2 400 tr/min et la pression d'admission à fond. J'avais gardé mes réservoirs, parce que je ne pensais pas avoir la moindre chance de le rattraper. Je me suis retrouvé à 100 m dans son sillage, j'ai été obligé de ramener les gaz pour rester derrière lui et j'ai ouvert le feu. Je l'ai touché à plusieurs reprises à la queue, au fuselage et aux ailes. Le jet a fait un demi-tonneau et a piqué à la verticale, lâchant une fumée blanche. Mon ailier l'a suivi, maintenant l'écart à environ 830 km/h. Le jet s'est vautré dans un champ, et mon ailier l'a mitraillé, l'incendiant et le faisant exploser. Le pilote n'est pas sorti de l'appareil. Je revendique un Me 163 détruit, en collaboration avec le Lt. Erfkamp. »

▲ Le *1st Lieutenant* Willard G. Erfkamp et le *Captain* Elmer A. Taylor du 385th *Fighter Squadron*, 364th *Fighter Group*, se partagent un Me 163 le 7 octobre 1944. Le premier ajoutera 2 Bf 109 à son palmarès le 23 décembre, et le second avait déjà une demi-victoire remportée le 24 août 1944.

Pris en chasse par trois Mustang, l'*Oberfeldwebel* Friedrich Husser de la 2./JG 400 tombe en panne de carburant, passe sur le dos et tente de s'échapper en piqué. Il pose finalement son Me 163 dans un champ, mais les P-51, qui ne l'ont pas lâché, surgissent et détruisent son appareil au sol, blessant le pilote à la tête.

« Chuck » Yeager (363rd FS, 357th FG), qui, comme on l'a vu dans un chapitre précédent, a été autorisé à revoler en dépit de son séjour au sein du Maquis, rembourse sa dette à Eisenhower le 12 octobre, lors d'un *sweep* entre le lac Steinhuder et Hanovre. Il commente lui-même son action :

« Je commandais le *Group* avec le *Cement Squadron* et je rôdais sur le flanc droit de la première "box" de bombardiers. Je me trouvais à la verticale du lac Steinhuder quand 22 Me. 109 sont passés devant nous de 11 heures à 1 heure. J'avais le soleil dans le dos, et ils étaient à environ 2,5 km à la même altitude de 8 400 m. Je me suis accroché à la formation ennemie et l'ai suivie pendant à peu près 3 minutes, montant à 9 000 m. J'avais toujours mes bidons et je me suis rapproché à environ 1 000 m, à distance de tir, et avec tout le *Squadron* positionné derrière la formation ennemie.



◀ Glamorous Glen III, le P-51D-15-NA (44-14888/B6-Y) du *Captain* Charles E. « Chuck » Yeager du 363rd *Fighter Squadron*, 357th *Fighter Group*, en novembre 1944. Le futur vainqueur du mur du son terminera la guerre avec 11,5 victoires à son palmarès.

▲ Le désormais *Lieutenant Colonel* Glenn T. Eagleston briefe ses pilotes du 353rd *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*, avant une mission depuis Ober Olm (Allemagne), le 17 avril 1945. On l'aperçoit derrière son P-51D-20-NA 44-63607 décoré de son célèbre aigle fondant sur une proie. Glenn Eagleston termine la guerre avec 18,5 victoires au compteur ; il en ajoutera deux supplémentaires en Corée. Il quittera l'Air Force en 1967 avec le grade de *Colonel*.

Deux Me. 109 traînaient à l'arrière sur la droite. L'un d'eux a ramené les gaz et, avant que j'aie pu ouvrir le feu, il a basculé et sauté en parachute. L'autre Me. 109, qui volait à ses côtés, a également sauté juste au moment où je l'alignais dans mon collimateur.

« J'étais le plus proche du dernier appareil de la formation ennemie, et personne, à part moi-même, n'était à distance de tir et personne n'a fait feu. J'ai largué mes bidons et me suis rapproché du dernier Chleuh ; j'ai ouvert le feu à 600 m, utilisant mon collimateur K-14. J'ai observé des coups au but sur tout l'appareil, particulièrement dans la région de l'habitacle. Il a dérapé sur la gauche, fumant et perdant son glycol, puis il a basculé lentement en virant sur sa gauche. Comme je m'étais rapproché d'un autre Me. 109, je ne l'ai pas regardé tomber. Le Lt. Stern du *Blue Flight* a signalé cet E/A en feu quand il est passé devant lui avant de partir en vrille. Je suis venu au plus près du Me. 109, à 100 m, j'ai glissé sur la droite et ai ouvert le feu avec une correction de 10°. J'ai tiré une rafale de près de 3 secondes, éventrant le fuselage qui a explosé après notre passage. Un autre Me. 109 sur la droite avait coupé les gaz dans l'espoir de se faire dépasser. J'ai manœuvré pour me retrouver dans sa queue. Il a entamé une chandelle brutale, et je l'ai suivi en encaissant 6 g. Je l'ai aligné à environ 300 m et lui ai balancé une courte rafale, le touchant aux ailes et à l'empennage. Il a effectué trois tonneaux rapides et a sauté depuis 8 400 m après avoir stabilisé son avion.

« Je n'ai pas eu le voile noir pendant cet engagement grâce à l'efficacité de la combinaison anti-g. Bien que j'aie glissé latéralement, j'ai quand même touché le deuxième Me. 109 en conservant ma visée et ma distance. Selon moi, le collimateur K-14 est l'équipement de combat qui a apporté la plus grande efficacité aux chasseurs à cette date. Les Me. 109 semblaient avoir une verrière en forme de bulle, des nez rouges et un camouflage uniforme marron. Je revendique cinq Me. 109 détruits. Munitions utilisées : 587. »

Avec maintenant 6,5 victoires, le futur vainqueur du mur du son devient ainsi as.

La bonne opération du 29 octobre est à porter au crédit du *Captain* Glenn T. Eagleston, qui commande le 353rd FS du 354th FG depuis seulement trois jours. Avec trois Bf 109 revendiqués dans les parages de Durlach, près de Karlsruhe, il booste son palmarès personnel à 16,5 victoires. Ses équipiers ne se révèlent pas manchots non plus, puisque le « Pioneer Mustang Group » s'adjuge un total de 21 victoires, qui correspond exactement aux pertes admises par la JG 53 (10 tués, dont le *Kommandeur* du IV. *Gruppe*, le *Hauptmann* Hans Morr, et 4 blessés). En revanche, les Allemands ont moins le compas dans l'œil en revendiquant 8 victoires, alors que le 354th FG ne laisse

« que » 4 P-51 dans ce combat qui a duré plus de 35 minutes. Cependant, l'exploit le plus remarquable est incontestablement celui du *2nd Lieutenant* Bruce W. Carr, qui abat deux Bf 109 en pilotant le TP-51D biplace du *Squadron* ! En dépit d'un mois d'octobre assez calme (seulement 34 missions), le 354th FG a quand même perdu 10 pilotes.

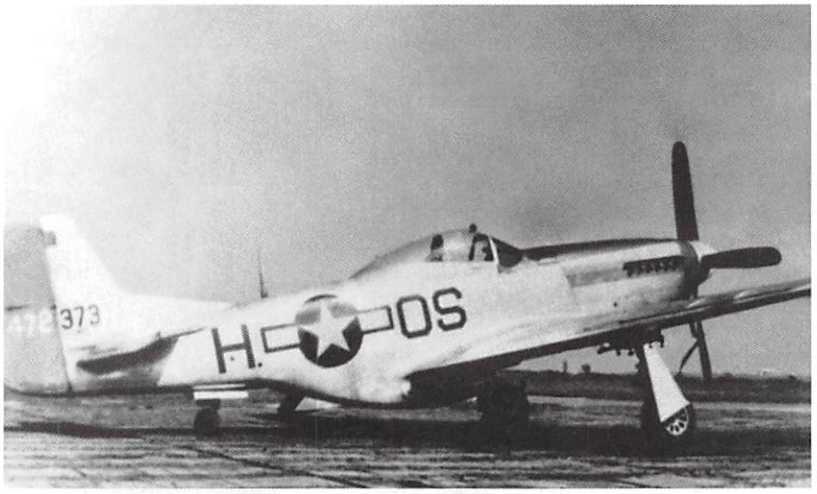
Le 30 octobre 1944, un peu plus de trois mois après la capture de « Gabby » Gabreski, le « top scorer » de la *Eighth Air Force*, celle-ci perd sa figure la plus emblématique en la personne du *Colonel* Hubert Zemke. Arrivé droit des USA, en janvier 1943, à la tête du 56th FG, le futur « Zemke's Wolf Pack » (où sévissait Gabreski), il est le *Commanding Officer* le plus ancien en action en Europe. Affecté au 479th FG le 12 août, il est alors titulaire de 17,75 victoires et de nombreuses décorations. Au cours d'une mission d'escorte à destination de Hambourg, sa section traverse un pot au noir au nord de Celle vers 13h10. La suite reste très confuse, puisque ses ailiers sont également pris dans la crasse en tentant de suivre tant bien que mal leur chef.

▲ Bruce W. Carr, alors *2nd Lieutenant*, devient as le 29 octobre en revendiquant 2 Bf 109, alors qu'il pilote le TP-51D biplace du *Squadron*, codé FT-PI (ce n'est pas la lettre grecque « pi », mais le signe astrologique des Gémeaux). Il ajoutera 10 autres victoires avant la cessation des hostilités. Il pose ici devant son P-51D-20-NA (44-63497), baptisé ANGELS' PLAYMATE et décoré de son palmarès.

▼ et ▶ Il a incontestablement moins fière allure sur la photo de la *Gestapo*, le *Colonel* Hubert Zemke, qu'à l'époque où il commandait la crème des crèmes de la chasse américaine en Angleterre, le 56th *Fighter Group*, qui avait été baptisé le ZEMKE'S WOLFPACK.

▼ Le *Colonel* Hubert Zemke (au centre) est certainement l'un des rares membres de la *Eighth* à avoir piloté au combat les trois principaux chasseurs de l'Air Force en Europe : le P-47, puisqu'il a commandé le 56th *Fighter Group* de janvier à août 1944, le P-38 et le P-51, puisqu'il est ensuite devenu « patron » du 479th *Fighter Group* jusqu'au 30 octobre 1944, date à laquelle il a rejoint le *Stalag Luft* 1. À droite, le *Colonel* Robert B. Landry, auquel Zemke succédera à la tête du 56th FG, fin octobre 1943.

Le témoignage le plus « précis » est celui du *2nd Lieutenant* Richard D. Creighton :
« J'étais l'ailier gauche du *Colonel* Zemke. Nous avons pénétré dans la masse nuageuse entre 8 200 et 8 500 m. Ma radio était réglée sur le canal C, et je ne l'ai pas entendu commander un virage à gauche. Il a effectué un virage sur sa gauche qui l'a amené droit vers moi, et il m'a semblé qu'il était en grande difficulté. Je n'ai pas réussi à rester à ses côtés. Je me suis alors rendu compte que j'étais sur le dos, parce que je "pendais" accroché à mes bretelles et mon gyro était complètement affolé. Le *Colonel* Zemke était à la même altitude que moi, mais je l'ai tout de suite perdu de vue. »
Le P-51D 44-14351 de Zemke tombe à Nisdorf, à 8 km de Bergen, où il est rapidement fait prisonnier. Envoyé au *Stalag Luft* 1, où sont internés plus de 9 000 aviateurs alliés, il y sera l'officier le plus ancien dans le grade le plus élevé... à 30 ans ; la réalité de ce camp sera bien différente de ce que la série télévisée *Hogan's Heroes* (*Papa Schultz* en France) voudra bien nous faire croire. Deux autres pilotes du 479th FG disparaissent en même temps et dans les mêmes conditions, dont le *Lieutenant Colonel* James M. Herren Jr., *Operations Officer* du groupe, retrouvé mort.



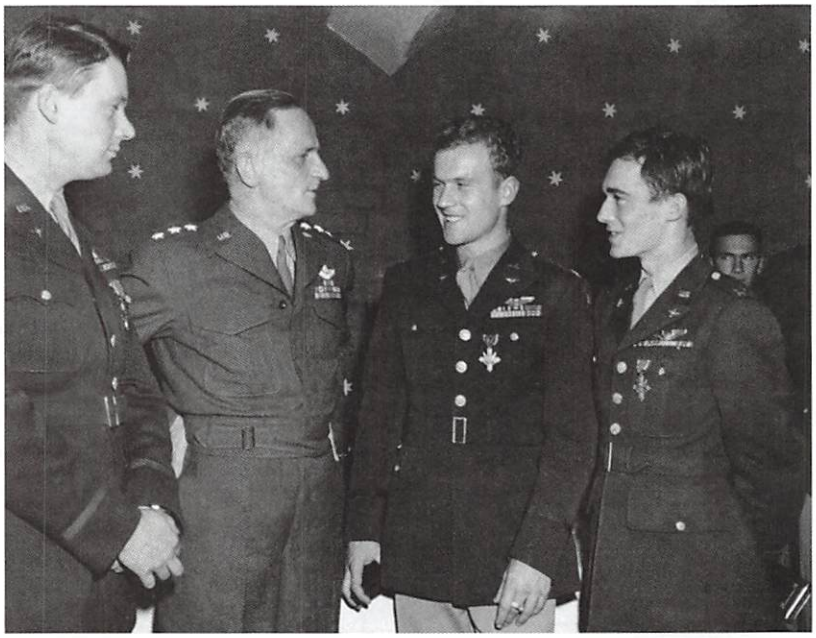
▲ Le P-51D-20-NA (44-72373) du *2nd Lieutenant* John J. Weidmann du 357th *Fighter Squadron*, 355th *Fighter Group*, baptisé GINNY J, photographié à Steeple Morden peu avant la fin de la guerre.

« À CŒUR JOIE »

Le 1er novembre 1944, le Me 262 prend sa revanche. Quatre appareils du *Kommando Nowotny* surgissent au-dessus de Gelsenkirchen, et l'*Oberfeldwebel* Willi Banzhaff coiffe le *Yellow Flight* du 20th FG ; il abat d'une seule rafale l'avion du *2nd Lieutenant* Denis J. Alison, qui fermait la marche, l'envoyant tourbillonner en feu jusqu'au sol, où il s'écrase près de Legden, entraînant son pilote dans la mort. L'action s'est déroulée si soudainement et en si peu de temps que personne n'a vu Alison tomber. Cependant, Banzhaff est pris en chasse à son tour et cueilli conjointement par le *2nd Lieutenant* William T. Gerbe Jr. du 352nd FG et le *1st Lieutenant* Walter R. Groce du 56th FG ; le pilote allemand parviendra à sauter en parachute.
Le 2 novembre est ce que les Américains appellent un « field day [4] » pour la *Eighth Air Force*, qui homologuera 136 victoires aériennes à ses unités de chasse ; les Allemands avoueront la perte de 133 chasseurs au combat (66 tués) – 44 % des effectifs engagés ! Ils revendiquent la destruction de 82 avions américains, dont 30 abattus par les chasseurs – la 8th AF a en fait perdu 40 quadrimoteurs (3,6 %) et 16 chasseurs (1,7 %). Quatre jours plus tard, quand ces chiffres sont communiqués à Hitler, celui-ci estime que « c'est une folie de continuer à produire des avions de chasse, quand l'espoir de décimer l'ennemi avec un déploiement en masse est totalement irréaliste ». Et Galland de manger sa casquette !
Ce 2 novembre, le 357th FS, 355th FG, se trouve en mission d'escorte du côté de Merseburg, sous la houlette du *Major* John L. Elder Jr. Lancés à la poursuite d'un chasseur allemand qui semble rentrer à la maison en suivant une voie ferrée à basse altitude, les P-51 débouchent sur un aérodrome en pleine activité (probablement Wernigerode). Plusieurs 109 et 190 orbitent autour des pistes en attendant leur tour pour se poser ; cinq vont atterrir beaucoup plus vite que prévu.

[4] *To have a field day* : s'en donner à cœur joie.

En effet, trois Bf 109 et deux Fw 190 sont abattus en quelques secondes, un de chaque venant grossir le palmarès du *1st Lieutenant* William J. Cullerton, qui n'attend plus maintenant qu'une nouvelle victime pour devenir as (ce sera chose faite le 4 avril 1945). Les pilotes américains découvrent avec un mélange de stupéfaction et d'enchantement que plus de 50 avions sont parqués un peu partout sur tout le terrain. Notamment, dans le coin Sud-Ouest, ils découvrent 15 chasseurs alignés aile dans aile sur deux rangées, protégés par un simple filet camouflé ! Après leur passage, ils laissent quinze carcasses dévorées par les flammes, l'incendie s'étant propagé d'avion en avion. Six autres, garés à l'opposé, subissent le même sort. Bref, à la fin de l'attaque, le 357th FS revendique 25 chasseurs allemands détruits au sol, dont 6 sont attribués à Cullerton.
Toutefois, la performance du 328th FS (352nd FG) éclipse toutes les autres. En une série de combats tournoyants contre une cinquantaine de Bf 109 s'étalant sur près de vingt minutes, les hommes du *Major* George E. Preddy Jr. engrangent la bagatelle de 25 victoires – établissant ainsi un nouveau record pour un *Squadron* de la *Eighth* ! Le *Captain* Donald S. Bryan s'en offre 5 à lui seul, doublant pratiquement son palmarès qui s'établissait alors à 6,33 succès confirmés. Deux pilotes revendiquent un quadruplé, deux un triplé et trois un doublé, Preddy ajoutant un svastika de plus aux



▼ Spaatz a tenu à féliciter et décorer personnellement trois pilotes de chasse qui se sont particulièrement distingués lors de la folle journée du 2 novembre 1944. De gauche à droite : *Lieutenant Colonel* Robert P. Montgomery, *Operations Officer* du 20th *Fighter Group* (a conduit sa section de 8 Mustang au combat contre une formation de 200 chasseurs allemands), Spaatz, *Captain* Raymond S. Wetmore, 370th *Fighter Squadron*, 359th *Fighter Group* (2 Bf 109 confirmés), et *Captain* Donald S. Bryan, 328th *Fighter Squadron*, 352nd *Fighter Group* (5 Bf 109 confirmés).

◀ « Freddie » Glover terminera la guerre au grade de *Major* avec 10,33 victoires à son crédit, dont 3 Bf 109 le 21 novembre 1944. Son P-51D (44-64153) était codé VF-B. Abattu près de Valence (Drôme) le 30 avril 1944, il s'évadera par l'Espagne en compagnie de « Chuck » Yeager et retournera au combat grâce à l'intervention d'Eisenhower.

22,83 qui ornent son CRIPES A'MIGHTY, consolidant ainsi sa première position au palmarès des as de la 8th AF encore en activité.

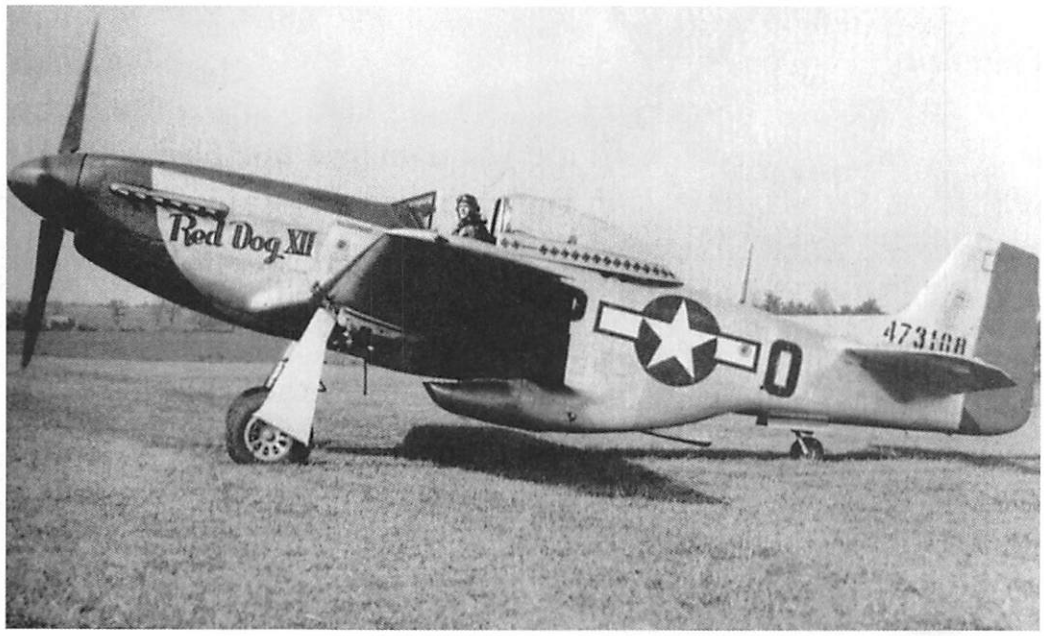
Toujours le 2 novembre, le 4th FG part à la chasse au Komet. Le *Captain* Louis H. Norley, *Operations Officer* du 335th FS, aperçoit les chasseurs à réaction en premier : « Nous les avons vus grimper à travers la brume pour attaquer les bombardiers et nous avons attendu qu'ils redescendent ». Et c'est à ce moment qu'intervient celui que ses camarades surnomment « Red Dog ». Utilisant le collimateur K-14 pour la première fois, Norley touche un Me 163 mais, emporté par son élan, il le dépasse. Il se remet en bonne position et, touché à mort, le jet bascule sur le dos et va s'écraser près d'un petit village, entraînant son pilote, l'*Oberfeldwebel* Jacob Bollenrath, dans la mort. Pendant ce temps, le *Captain* Fred N. Glover, commandant le 336th FS, se glisse derrière un second Komet et lui inflige une rafale de deux secondes à 400 m, faisant exploser l'appareil, qui tombe en flammes en tourbillonnant ; à 2 400 m, Glover voit le pilote sauter. Celui-ci, le *Leutnant* Günter Andreas de la 2./JG 400, a gardé un mauvais souvenir de sa mission du 2 novembre. Touché par un mitrailleur de B-17, il doit dégager et réduire sa vitesse à 250 km/h. Il tente alors d'éjecter sa verrière au cas où il serait contraint d'évacuer rapidement l'appareil :

« Juste au moment où la verrière est partie, j'ai été attaqué par un chasseur, et, comme je n'avais plus assez de vitesse, mon avion a basculé en piqué. J'ai tenté une ressource, mais les câbles avaient dû être sectionnés, parce que je pouvais bouger le manche dans toutes les directions sans obtenir la moindre réponse. J'ai décidé de sauter, mais mes trois premières tentatives ont été vaines, parce que le piqué s'était accentué et le vent relatif était trop fort. J'ai fini par m'extirper à 5-6 000 m après que le Me 163 avait repris tout seul de l'altitude. J'ai atterri dans un petit village près de Wurzen, et mon appareil s'est écrasé et a explosé. »

UN NON-ÉVÉNEMENT

Le 8 novembre se déroule sur la base d'Achmer un drame qui endeuillera toute la Luftwaffe mais qui ne sera qu'un non-événement pour les Américains, qui n'en entendront même pas parler.

Ce jour-là, pour la seconde fois, le *Hauptmann* Walter Nowotny, commandant le *Kommando* qui porte son nom, décolle en compagnie du *Leutnant* Franz Schall et de l'*Oberfeldwebel* Baudach, précédés par les Fw 190 D-9 du III./JG 54. Ils sont engagés par des P-51 du 357th FG.



▼ « Red Dog », surnom du *Captain* Louis H. Norley, *Operations Officer* du 335th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*, est également le nom de baptême de ses avions, ici le douzième du nom (44-73108). Il termine la guerre avec le grade de *Major* et comme commandant du 334th FS ; son palmarès final est généralement évalué à 11,33 victoires en l'air et 5 au sol, mais il semble que sa toute dernière victoire n'ait pas été officiellement homologuée.

Schall, coupé de ses équipiers, attaque seul et revendique deux Mustang. Mais il est rattrapé par le reste de la formation et doit sauter en parachute. Son 262 est poursuivi par les *1st Lieutenants* Edward R. Haydon (357th FG) et Ernest C. Fiebelkorn (20th FG), qui reçoivent chacun le crédit d'une demi-victoire, d'autant plus généreusement accordée qu'aucun des deux n'a ouvert le feu... sur un avion sans pilote !

Pendant ce temps, Nowotny signale par radio qu'il a abattu un Liberator (sa 258e victoire) et touché un Mustang. La suite sombre dans une certaine confusion. Les témoins oculaires voient nettement le 262 piquer vers le sol. Certains disent avoir entendu Nowotny hurler « Je suis touché », sans que l'on ne puisse savoir s'il s'agissait du pilote ou de l'avion, puis « Merde, merde... mes turbines, mes turbines – Oh ! mon Dieu ! ». Ils voient ensuite la verrière être éjectée, puis le parachute se déployer à l'extérieur de la cabine. Mais le pilote ne saute pas. Une colline masque la chute finale du 262 qui explose au sol – ou près du sol – à quelques centaines de mètres du terrain d'Achmer.

Plusieurs hypothèses ont été avancées sur les causes de la disparition du jeune as allemand ; cependant, la plus probable de nos jours, c'est qu'il est tombé victime du *1st Lieutenant* Richard P. Stevens du 384th FS (364th FG). Celui-ci rapporte les faits :

« Avec mon *Squadron*, j'escortais des bombardiers revenant d'une mission sur Merseburg. Nous avons été avertis par radio que les bombardiers étaient attaqués, mais sans autre précision. C'est alors que j'ai aperçu un avion ennemi en train de piquer en dessous de moi. Je ne savais pas trop ce que c'était, mais il allait bougrement vite. Une douzaine de Mustang lui collaient déjà aux basques, mais il était en train de les distancer. J'ai alors pensé qu'il devait s'agir d'un jet boche. Mon ailier [*2nd Lieutenant* Richard J. O'Connors] et moi étions bien placés, mieux que la meute qui ne parvenait pas à le rattraper. Nous avons piqué à sa suite, nous intercalant entre le jet et les autres Mustang. Mais le Boche s'est réfugié dans un nuage à environ 2 000 m d'altitude. Nous avons traversé la couche nuageuse toujours en piqué et avons eu la chance et le plaisir de voir le 262 réapparaître, volant dans notre direction. Nous apercevant, il a voulu virer pour nous éviter, mais j'ai réussi à le manœuvrer pour me placer dans sa queue. J'ai tiré une rafale de deux secondes à 500 m de distance. L'aiguille du badin avait largement dépassé la ligne rouge, et mon Mustang vibrait de tout son être. J'avais dû le toucher, car le jet ralentissait. J'ai ouvert le feu une seconde fois, mais une mitrailleuse s'étant enrayée, j'ai dérapé, non sans avoir placé plusieurs coups au but dans son réacteur gauche.

« Ce petit malin a voulu nous entraîner au-dessus de son terrain pour que la *Flak* nous tire dessus. J'étais décidé à l'avoir coûte que coûte et j'ai continué à tirer jusqu'à épuisement de mes munitions. Le 262 a basculé brutalement sur sa gauche et a pénétré dans une couche nuageuse, ce qui nous a empêchés, moi et mon ailier, de nous assurer du sort du Boche. »

Stevens place la chute du jet près du lac Dummer, mais il est vraisemblable qu'il s'agisse en fait du lac Alf (Alfsee), situé à 5-6 km d'Achmer. Il recevra tout d'abord le crédit d'un Me 262 endommagé, transformé ultérieurement en victoire confirmée. Ce n'est qu'en 1996 que Stevens apprendra le nom de son illustre adversaire, dont, de son propre aveu, il n'avait jamais entendu parler !

LES UNS QUI RIENT, LES AUTRES QUI PLEURENT

Le 13 novembre au soir, dans les huttes et les tentes du 354th FG, du côté d'Orconte (A-66), on « tire un peu la gueule »... Non seulement, le personnel vient d'apprendre que le lendemain il doit faire mouvement sur A-65 (Perthes, Haute-Marne), un ancien aérodrome de campagne abandonné par les Allemands dans un piteux état et démuni de tout, mais surtout que le Haut commandement a décidé de remplacer ses P-51 Mustang par des P-47 Thunderbolt. Leur faire ça, à eux, les fiers « pionniers du Mustang », ils n'en reviennent pas ! En fait, une seule des deux mauvaises nouvelles ne

▼ Malgré les efforts méritoires du 383rd *Fighter Squadron*, 364th *Fighter Group*, pour masquer le numéro de série de BABS IN ARMS, on sait qu'il s'agit du P-51D-25-NA immatriculé 44-73186 et livré dans les derniers jours de la guerre. L'avion sera ultérieurement cédé à l'Italie.

1 Bien dégagé derrière les oreilles ! Scène de la vie quotidienne sur la base d'Orconte (A-66), terrain d'accueil du 354th *Fighter Group*, à l'automne 1944. Les bandes d'invasion ont disparu de ce P-51B du 356th *Fighter Squadron* à l'arrière-plan. Dans quelques semaines, ce seront les P-51 qui quitteront le paysage pour faire place aux P-47... On note la décoration sur le nez de l'appareil – une bande bleue frappée d'étoiles blanches – qui commence à être appliquée à la fin du mois d'octobre.

2 Un Me 262 en mauvaise posture filmé par la cinémitrailleuse d'un P-51, lors de la mission du 18 novembre 1944. On note que le pilote allemand a déjà largué sa verrière. Deux pilotes se sont partagé un jet en vol, ce jour-là, les *Captain* John C. Fitch et *2nd Lieutenant* John M. Creamer du 335th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*.

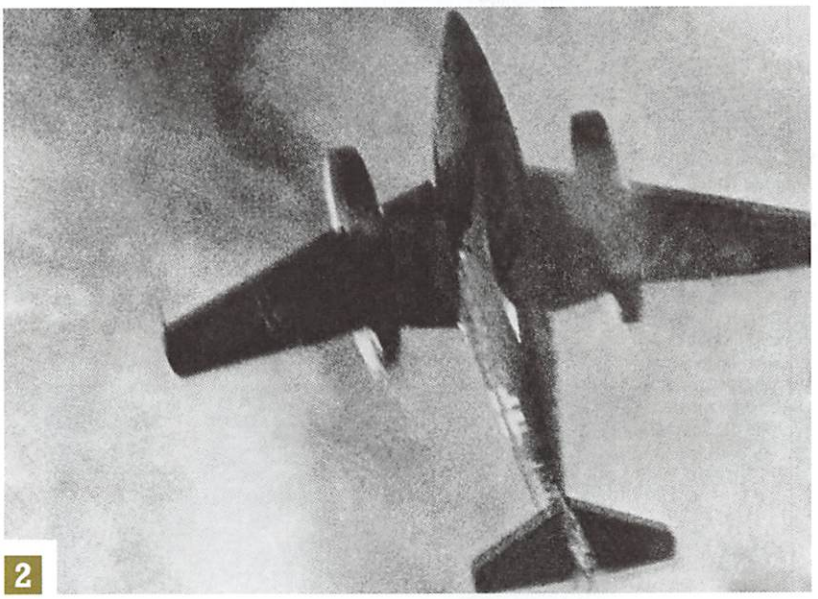
3 L'aérodrome de Leipheim lors de l'attaque des 4th et 355th *Fighter Groups*, le 18 novembre 1944. On aperçoit un Mustang en train de dégager (à l'extrême gauche), tandis qu'au moins quatre Me 262 sont en feu. On distingue (cerclés en rouge) trois Me 262 apparemment intacts. Le terrain se situait de part et d'autre de l'*Autobahn* Augsburg-Stuttgart, qui pouvait être utilisée comme piste en cas de nécessité.

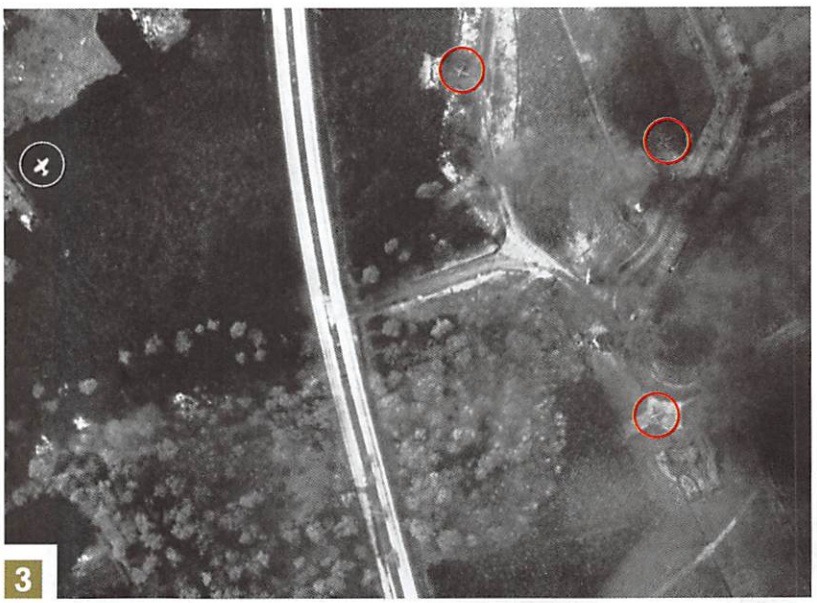
se matérialisera pas, car le 354th FG fera mouvement sur Rosières-en-Haye (A-98)... mais les premiers P-47 arriveront le jour même.

Sur le plan opérationnel, la décision de l'état-major de la *Ninth* s'explique, car le P-47 est assurément un appareil mieux adapté à l'appui tactique de par son armement plus puissant et sa plus faible vulnérabilité aux armes de petit calibre. On peut juste se demander pourquoi elle vient si tard. Sur le plan psychologique, en revanche, c'est une grave erreur. Le groupe avait forgé son unité et son identité autour de son nom de guerre – PIONEER MUSTANG GROUP – dont pilotes et mécanos étaient particulièrement fiers. Le moral s'en ressentira, mais les pilotes feront contre mauvaise fortune bon cœur. En fin de compte, la *Ninth* récompensera les efforts méritoires du 354th FG en lui redonnant ses Mustang (enfin, pas forcément les mêmes...) au mois de février 1945. Il n'aura remporté que 10 victoires pendant cette douloureuse parenthèse.

Pour les jets allemands, le mauvais jour est plutôt le vendredi 18 novembre – un « lucky Friday » pour les pilotes des 4th et 355th FG. Alors que les conditions météo sont trop médiocres pour monter une expédition de bombardement par les « lourds », le VIII *Fighter Command* envoie ces deux groupes mitrailler l'aérodrome de Leipheim, sorte de « Mecque » des Me 262. La tactique est soigneusement mise au point : Clay Kinnard, qui vient juste de succéder à Blakeslee à la tête du 4th FG, embarque les 335th et 336th FS pour supprimer la *Flak*, tandis que Howard Hively plonge avec son 334th FS sur les avions au sol. Les premiers effectuent deux passes, les seconds quatre. Puis, c'est au tour du 355th FG d'achever le travail. Le résultat est dévastateur : 26 Me 262 s'envolent en fumée (plus un descendu en vol) pour la perte d'un seul P-51, d'ailleurs abattu sur le chemin du retour. Le 355th FG ne s'arrêtant pas en si bon chemin, il revendique 8 locomotives, 5 wagons-citernes et 30 camions en revenant à sa base...

Le 20 novembre, le *Captain* Jack M. Ilfrey, qui commande le 79th FS du 20th FG depuis le 27 septembre, mène une section de cinq P-51 pour escorter deux F-5 en mission de reconnaissance sur Berlin.

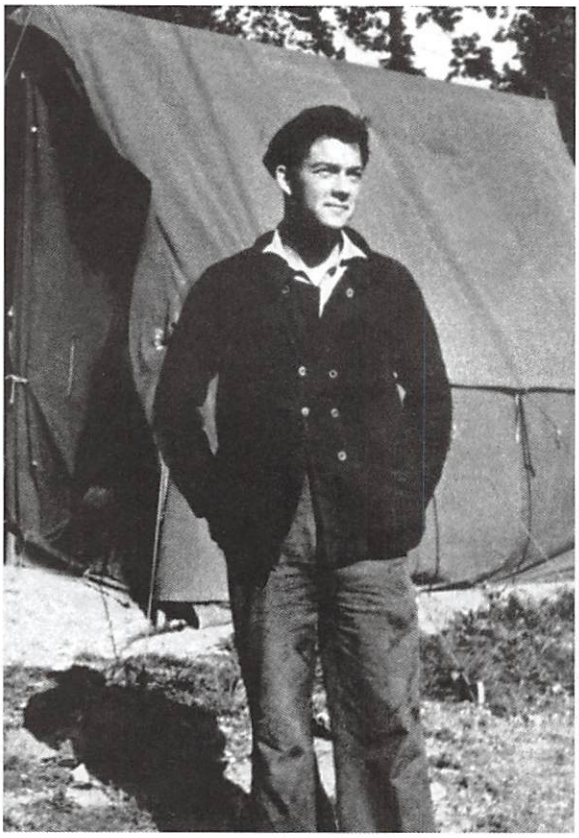




▶ Le *Captain* Jack M. Ilfrey sur l'aile de son P-51D-5-NA (44-13671) avec lequel il réalise son « evasan » du 20 novembre 1944. Sur la photo, prise en septembre, l'avion n'a pas encore reçu les « touches de piano » caractéristiques du 20th *Fighter Group*, mais porte le nombre impressionnant de missions réalisées par son pilote, ainsi que ses 7,5 victoires, dont toutes sauf deux ont été obtenues en Tunisie. (Collection J. Stanaway)

▶ **Page de droite :** MOONBEAM MCSWINE, le P-51D (44-14237) du *Captain* William T. Whisner du 487th *Fighter Squadron*, 352nd *Fighter Group*, à la fin de la guerre. L'avion est décoré de 19 croix noires, représentant les 15,5 victoires obtenues en combat aérien et les 3 au sol. Whisner rajoutera 5,5 MiG-15 détruits et 6 endommagés à son palmarès en Corée. Il quittera l'Air Force en 1972 avec le grade de *Colonel*.

Au-dessus de Maastricht, la *Flak* endommage sérieusement l'appareil du *1st Lieutenant* Duane F. Kelso, le contraignant à effectuer un atterrissage forcé dans un champ. « Happy Jack », qui a connu pareille mésaventure quelques mois plus tôt (abattu près d'Angers le 13 juin, il n'a dû qu'à l'aide d'un bistrotier et de sa famille de retrouver les siens une semaine plus tard), n'est pas décidé à laisser son équipier dans les lignes ennemies. Sans hésiter, il atterrit et monte sur l'aile de son avion pour laisser Kelso prendre place sur le siège. Ilfrey s'assoit sur son passager, mais il ne parvient ni à toucher le palonnier ni à se tasser suffisamment pour refermer la verrière. Kelso se met alors en tailleur, ce qui libère le palonnier mais pas la garde au toit. Courbé en deux, les genoux sous le menton, Ilfrey réussit tant bien que mal à fermer la verrière, puis à arracher le P-51 du champ, mais un coup de manche trop brutal lui cause une violente douleur « là où ça fait mal ». Le P-51 se pose à Bruxelles sans encombre. Toutefois, c'est un fameux savon qui attend « Happy Jack » à son retour à Kings Cliffe, car l'Air Force interdit formellement ce genre de sauvetage pour la bonne raison qu'il se termine généralement non par un, mais par deux pilotes capturés et deux avions perdus ; néanmoins, après lui avoir infligé le sermon réglementaire, le « patron » du 20th FG, le *Colonel* Harold J. Rau, le félicitera officieusement pour son action. À noter que ce jeune chien fou texan avait été temporairement rétrogradé pour avoir endommagé le P-47 personnel du *Brigadier General* Edward W. Anderson, commandant le 67th *Fighter Wing*. Un tel crime de lèse-majesté ne pouvait rester impuni... Ilfrey sera donc, pendant quelques semaines, le seul *1st Lieutenant* de l'USAAF à commander officiellement un *Fighter Squadron* !



▶ « Happy Jack » Ilfrey, déguisé en paysan français, pendant son escapade en Anjou, entre le 13 et le 20 juin 1944. (Collection J. Stanaway)

UNE FIN DE MOIS DIFFICILE POUR LA LUFTWAFFE

Les derniers jours de novembre font partie des plus fastes pour la chasse américaine, chaque mission donnant lieu à des revendications pharamineuses, dont les chiffres sont largement corroborés par les archives de la Luftwaffe. En trois sorties majeures, les 21, 26 et 27, les pilotes à l'étoile blanche sont officiellement crédités de 295 victoires pour la perte de 36 des leurs !

Le 21 novembre, pour la mission n° 720, 1 291 quadrimoteurs ciblent Hambourg, Merseburg et Osnabrück, sous la protection de 858 chasseurs de 15 *Fighter Groups*. Ces derniers revendiquent 76 victoires sûres et 13 probables pour la perte de 15 des leurs. La Luftwaffe laisse sur le carreau 86 avions détruits, ainsi que 40 pilotes tués ou disparus (dont pas moins de 15 appartiennent au seul I./JG 1). Un pilote américain émerge du lot, le *Captain*

North American P-51D-10-NA (44-14237)

Captain William T. Whisner
487th *Fighter Squadron*, 352nd *Fighter Group*
Bodney, avril 1945.

William T. Whisner (487th FS, 352nd FG), qui fait passer son palmarès de 4,5 à 9,5 victoires, décrochant ainsi le statut d'as. Voici son compte rendu de combat officiel :

« Je commandais la section *Green* au sein d'une patrouille de 8 avions, le Col. Meyer commandant la section *Black* et la mienne. *Black* 3 et 4 ont fait demi-tour, et ma section est devenue *Black* 3, 4, 5 et 6. Vers 12h25, nous avons aperçu une formation de 50+ E/A se préparant à intercepter la dernière "box" de bombardiers qui venait juste de quitter l'objectif. Nous avons grimpé à 7 000 m et avons immédiatement attaqué les E/A, nous rapprochant d'eux par l'arrière à 8 700 m. Le Maj. Preddy, commandant une section de 5 taxis du 328th Sq., était sur nos talons. Les E/A volaient en une formation serrée de 20+ taxis avec six patrouilles de trois taxis en couverture, très à l'écart, au-dessus, sur les côtés et en arrière de la formation principale. Quand nous nous sommes approchés par l'arrière, les patrouilles de protection ont commencé à zigzaguer. J'ai reconnu des 190 et j'ai vu qu'ils avaient encore leurs réservoirs ventraux.

« Le Col. Meyer m'a dit de m'occuper d'un traînard qui volait à la droite et à l'arrière de la formation. Mais quand je m'en suis rapproché, la formation a viré à 45°, et le traînard l'a rejointe. J'ai tiré une courte rafale sur ce 190 à environ 400 m, avec le K-14, mais je n'ai vu aucun coup au but. Je suis venu à 200 m et j'ai tiré une autre rafale en plein dans le mille. De gros morceaux se sont détachés du taxi, qui est tombé en vrille avec beaucoup de fumée et de flammes. J'ai visé un autre 190 et l'ai touché avec une bonne rafale à 150 m de distance, faisant voler en éclats de nombreux débris. Il est tombé sur sa droite, et je l'ai atteint à nouveau avec une correction de 15 ou 20° à 100 m. D'autres morceaux ont été arrachés, et il est parti en vrille à plat. Je l'ai vu traverser une couche de brume, toujours en autorotation et lâchant beaucoup de fumée.

« À ce moment, l'ennemi a semblé se préoccuper de la situation. J'en ai vu 2 piquer brutalement en zigzags. Je n'ai pas cherché à les suivre et je suis resté derrière la formation. J'ai choisi une section de trois taxis qui volaient côte à côte à environ 50 m de distance les uns des autres. J'ai encadré le leader dans mon collimateur, mais avant que je n'ouvre le feu, il a dégagé en piqué. J'étais alors juste entre les deux autres. J'ai viré brutalement à droite, puis à gauche, et j'ai touché celui de droite à moins de 100 m. Des morceaux se sont détachés, et il est parti dans une vrille à plat en feu. Je comptais sur mon ailier, le Lt. Waldron, pour s'occuper de celui de gauche, et il ne m'a pas déçu. Je l'ai vu toucher le 190, qui est tombé hors de contrôle. J'ai talonné un autre 190 qui virait de gauche à droite.

Il m'a vu et a basculé sur la droite. J'ai coupé son virage et l'ai poivré avec une correction de 15-20° à 200 m ou moins. Il a piqué à la verticale en flammes et a disparu dans la couche de brume. À ce moment, j'ai vu un autre 190 tomber en feu ; mon ailier venait de l'avoir. J'ai effectué un 180 en regardant ce taxi et j'ai perdu mon ailier.

« La formation principale des 190 était toujours intacte, mais seulement 2 taxis restaient en couverture. J'ai encastré la manette des gaz dans la cloison pare-feu et je les ai rattrapés étonnamment vite. J'ai choisi le dernier et ai tiré à 300 m. Étant légèrement en dessous et à cause d'épaisses traînées de condensation, je n'ai pas aperçu de coups au but. Il a engagé une vrille serrée et est passé sous moi. Je le revendique comme probable. Maintenant, j'étais très proche de la formation principale. J'en ai choisi un et ai piqué dessus à environ 200 m. Il a été complètement aspergé et est parti en abattée. J'ai viré pour observer qu'il s'était disloqué en vol. Je pense que son réservoir ventral a explosé, car, à ce moment du combat, aucun 190 ne s'était débarrassé du sien. J'avais tout mon temps pour préparer une nouvelle attaque, et ces bidons rendaient les 190 extrêmement vulnérables. Quand j'ai tiré sur le dernier, toute la formation a largué ses réservoirs et a dégagé en piqué sur la gauche. Je l'ai suivie, mais je l'ai perdue dans la brume. En redressant, j'ai vu trois 190 derrière moi, alors j'ai continué à grimper et je les ai semés. Vers 7 500 m, j'ai aperçu un 190 dans la queue d'un P-51. Je l'ai attaqué et ai tiré avec correction à 100 m. Sa ligne de vol lui a fait traverser ma rafale, il a rétabli, et je l'ai atteint légèrement par-dessus à 50 m. Mes balles ont touché le moteur et l'habitacle. La verrière et d'autres morceaux sont partis dans tous les sens. Il a piqué droit devant lui, moteur en flammes. J'ai rejoint le Col. Meyer et mon ailier, et nous sommes rentrés ensemble.

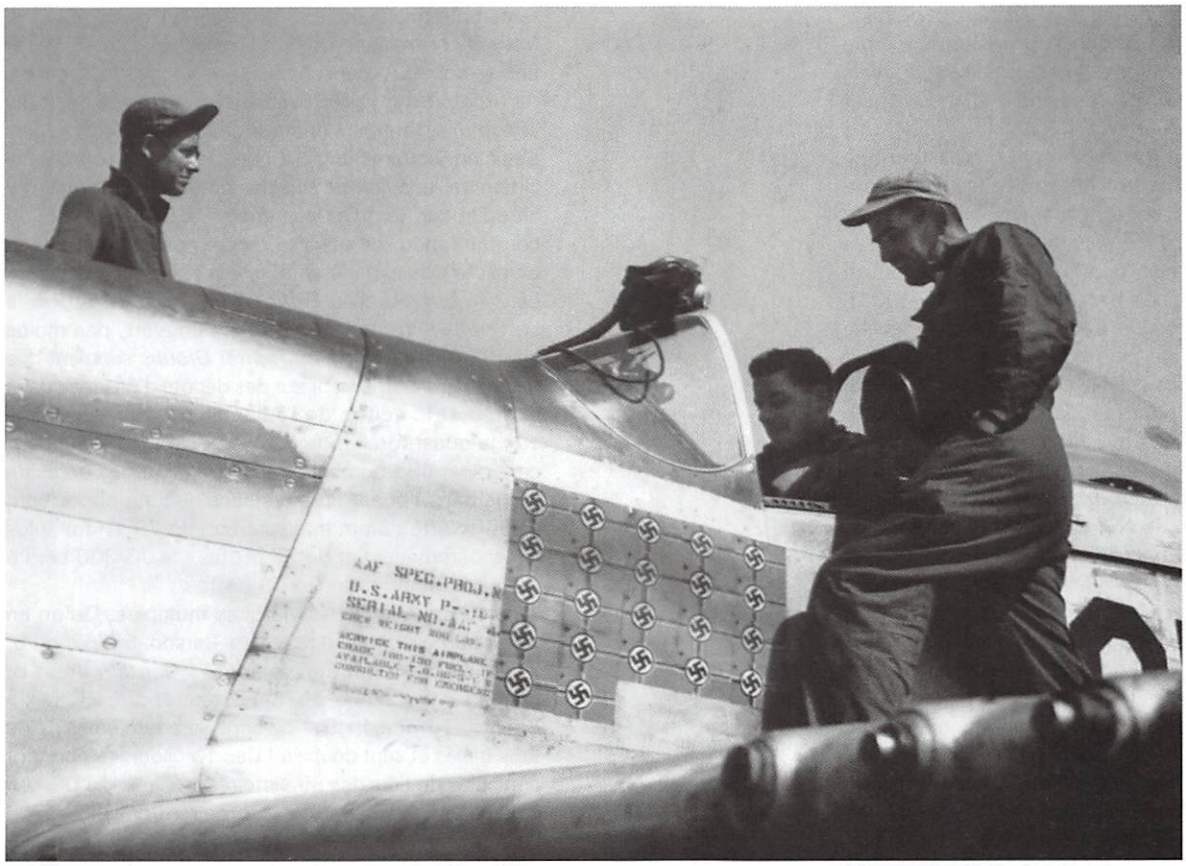
« Les événements relatés dans ce rapport sont véridiques et corrects, mais je ne suis pas certain de leur ordre chronologique (à l'exception du dernier 190 et du probable). Je revendique 6 FW 190 détruits, 1 FW 190 probable. Avion : 4237. Code : HO-W. Munitions utilisées : 1 385 API. »

Whisner recevra le crédit de 5 victoires sûres et 2 probables, ainsi que la DFC, et le *1st Lieutenant* Karl M. Waldron Jr. de 2 sûres. Le 352nd FG se voit créditer de 19,5 victoires sans la moindre perte.

Le *1st Lieutenant* Claude J. Crenshaw (369th FS, 359th FG) est crédité de quatre victoires et les *Lieutenant Colonel* John C. Meyer (487th FS, 352nd FG) et *Captain* Fred W. Glover (336th FS, 4th FG) de trois chacun.

Le 26 novembre voit la mission n° 725 de la *Eighth* sur une raffinerie, le viaduc de Bielefeld et une gare de triage. Sur les 1 037 quadrimoteurs qui survolent l'objectif, seuls 34 ne reviendront pas (3,2 %). Si la JG 301 a la chance de tomber sur une formation de B-24 avant l'arrivée de son escorte, en revendiquant 21, elle est néanmoins coiffée par un groupe de Mustang, qui va lui faire payer le prix fort : 51 Fw 190 A sont descendus (sur environ 120 engagés) et 27 pilotes tués ou portés disparus (14 autres sont grièvement blessés). Willie Reschke, alors *Feldwebel* à la 10./JG 301,

▶ Le *1st Lieutenant* William E. Whalen (au centre) pose devant son P-51D (44-1460?) à Honnington, en février 1945. La 2nd *Scouting Force*, à laquelle Whalen appartenait, était rattachée au 355th *Fighter Group*, dont elle utilisait les codes surmontés d'un tiret haut (son avion était codé WR-R). Avec ses six victoires, dont une remportée avec le 4th *Fighter Group*, il sera l'unique as des trois *Scouting Forces* de la 8th AF. On notera que les mécaniciens n'ont pas eu le temps de peindre les svastikas à l'intérieur des cadres réservés pour les deux victoires sûres et une probable créditées quelques jours avant que la photo ne soit prise.



◀ et ▼ PAULINE, le P-51D-10-NA 44-14656 (6N-C) du *Lieutenant Colonel* Joseph L. Thury, commandant le 505th *Fighter Squadron* du 339th *Fighter Group* à Fowlmere, en février 1945. Thury sera crédité de 2,5 victoires, le reste des croix noires représentant les avions détruits au sol.

donne quelques explications : « Beaucoup de pilotes de la *Geschwader* n'étaient pas prêts pour engager le combat avec des chasseurs ennemis ; une partie des *Schwarmführer* étaient d'anciens du bombardement et la plupart des ailiers de jeunes recrues tout droit sorties des écoles de chasse. Lors de ses deux premières sorties suivant son retour au front, la *Geschwader* avait perdu 60 pilotes, la moitié de ses effectifs ». Cependant, les autres unités de la *Reichsverteidigung* (défense du *Reich*) se comportent à peine mieux ; elles ajoutent 71 nouvelles épaves et 34 dépouilles mortelles au triste constat de cette journée. La chasse américaine revendique 124 victoires pour la perte de... 9 appareils.

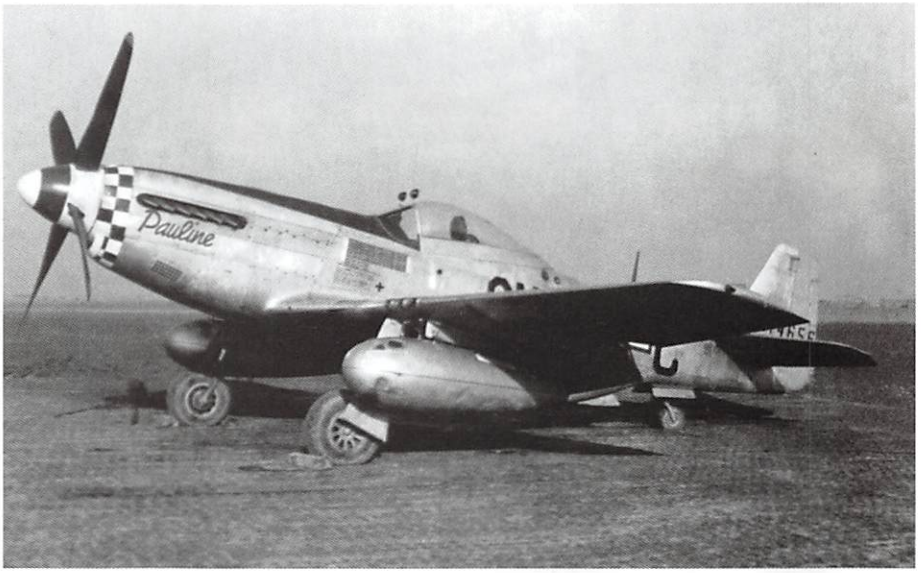
Plusieurs pilotes rentrent avec un triplé en poche, parmi lesquels le *1st Lieutenant* William E. Whalen, appartenant à la *2nd Scouting Force*, qui s'est trouvé mêlé aux combats au-dessus de Hanovre avec trois autres équipiers ; Whalen sera le seul as de ces formations marginales rattachées à la *Eighth*. Un autre *1st Lieutenant* aura fait mieux : un dénommé Daniell, dont on ne connaît que les initiales des prénoms, J S ; appartenant au 505th FS du 339th FG, il devient « as en un jour » en revendiquant 5 Fw 190 au sud de Hanovre – ce seront ses seules victoires de la guerre. Il témoigne :

« Je commandais la section *Upper White* lors d'une mission *Ramrod* dans le secteur de Hanovre et je volais juste derrière mon leader quand il a commandé : *"Larguez les réservoirs et augmentez à 125 mm"*. Deux secondes plus tard, j'ai aperçu ce que j'ai d'abord pris pour un P-47 et je me suis dit que l'on allait encore arriver après la bataille. Puis, quatre autres nous sont arrivés droit dessus pour une passe frontale, et j'ai compris qu'il s'agissait de FW-190 – tous avec de grosses croix noires dessus. À 7 800 m, un autre est passé devant moi, et j'ai engagé un léger virage en conservant une correction de deux rayons. Je m'en suis approché au point que j'aurais pu le toucher avec le manche d'un balai [5] et j'ai noté des coups au but à l'emplanture des ailes et dans l'habitacle. L'E/A a effectué un renversement. Je l'ai suivi avec une correction d'un rayon et ai à nouveau ouvert le feu. Le 190 a été engouffré dans les flammes avant de partir dans une vrille incontrôlée avec des morceaux se détachant de l'habitacle et de l'emplanture des ailes.

« Après avoir dégagé, j'ai fait un tonneau suivi d'un virage serré sur ma gauche pour être certain que je n'étais pas poursuivi. Au cours du virage, j'ai repéré un autre 190 et j'ai ouvert le feu avec une petite correction. Il a redressé et, quand je me suis mis dans sa queue, il a déclenché un tonneau suivi d'un renversement. J'ai tiré et je l'ai suivi dans son piqué. Nous étions presque à la verticale, et j'étais prêt à ouvrir le feu une nouvelle fois, quand l'E/A a pris feu et a commencé à se disloquer.

◤ Page de gauche, en haut : Au retour de sa mission du 21 novembre 1944, Bill Whisner pose pour les reporters de guerre en montrant triomphalement six doigts levés pour autant de victoires revendiquées au cours du combat. Il ne sera officiellement crédité que de 5, mais il recevra la *Distinguished Service Cross* pour cette sortie.

[5] Et non pas un manche à balai !



Des flammes sortaient du poste de pilotage et du fuselage, et des débris ont volé dans tous les sens, comme s'il y avait eu une explosion interne. Je ne pouvais pas redresser avec la force des bras et j'ai dû utiliser la compensation.

« J'ai refait la même manœuvre pour m'assurer que personne n'était dans mes six heures et je suis parti à la recherche d'autres Boches. Pendant le combat, j'avais perdu mon ailier et je me suis mis en quête d'autres P-51. Un peu plus bas, vers 1 200 m, il y avait un bombardier avec une hélice en drapeau et deux 190 en train de pratiquer sur lui des exercices de tir sur manche remorquée. J'ai plongé tout en regardant s'il n'y avait pas d'autres chasseurs dans le ciel. Après la ressource, j'ai viré doucement pour me placer en position de tir avec correction et j'ai envoyé une courte rafale sur un E/A. Il a tenté de s'échapper, mais j'ai viré plus court que lui et l'ai atteint dans la région du cockpit. Il a cabré à la sortie de son virage, et je l'ai presque dépassé. Puis, j'ai noté que le pilote était effondré sur son siège et que son avion était la proie d'un incendie. J'ai repris de l'altitude par un virage serré à gauche tout en gardant un œil sur lui, le voyant basculer très lentement, piquer tout droit puis exploser au sol. J'ai continué ma montée en resserrant encore mon virage et j'ai remarqué que l'autre 190 était encore là. Il n'a pas dû m'identifier correctement, parce que je me suis retrouvé derrière lui à lui balancer une courte rafale. Il a amorcé un lent virage sur la gauche, et j'ai envoyé une autre gerbe qui a fait exploser sa verrière. En tentant un renversement sur l'aile, il a touché le sol et a cochonné toute la campagne environnante.

« Je savais que je n'avais presque plus de munitions et j'ai commencé à chercher de la compagnie, quand un autre 190 est arrivé à 2 heures. Je n'ai pas eu de mal à me placer dans sa queue en tournant avec lui. J'ai tiré une courte rafale, mais seules deux de mes mitrailleuses avaient encore des munitions. Il a piqué vers des nuages, mais je l'ai coincé entre deux en arrosant de balles ses ailes et sa verrière. Il a basculé, tenté un renversement et a finalement percuté le sol. Nous étions très bas, et j'ai dû redresser avant de le voir finir sa course. Après une série de virages en montée, j'ai retrouvé mon ailier ; nous avons repris de l'altitude et sommes rentrés à la maison. »

Ses cinq victoires lui sont homologuées, bien que sa cinémitrailleuse ne se soit pas déclenchée et qu'il n'y ait eu aucun témoin. Néanmoins, à la lecture de son compte rendu, on peut se rendre compte que c'était un pilote très expérimenté.

Le 27 novembre, la *Eighth* joue un vilain tour à la Luftwaffe. Profitant d'un temps couvert, pas moins de 493 chasseurs de 10 *Fighter Groups* simulent des raids de bombardement sur des dépôts d'essence dans le nord et le centre de l'Allemagne, attirant ainsi à eux la quasi-totalité de la chasse ennemie. Pendant ce temps, 483 bombardiers matraquent des gares de triage dans l'ouest du pays sans aucune opposition. La Luftwaffe admet la disparition de 79 avions (plus 17 endommagés) et de 37 pilotes ; la JG 300 perd à elle seule 36 appareils et 18 pilotes.

C'est le grand jour des victoires multiples. Qu'on en juge : *Captain* Leonard K. « Kit » Carson, 5 (362nd FS, 357th FG, total actualisé 11,5) ; *Captain* John B. England, 4 (363nd FS, 357th FG, total 16,5) ; « Chuck » Yeager, 4 (total 11,5 – ce sont ses dernières) ; plus trois triplés et sept doublés ! Ces 13 pilotes remportent donc plus du tiers des 95 victoires créditées à l'USAAF ce jour-là. Cependant, deux as ne rentrent pas.

Le *Captain* Walter E. Starck (487th FS, 352nd FG) vient juste de remporter 3 victoires, qui, en portant son palmarès à 7, le propulsent au statut d'as. Au cours d'un *strafing*, il se fait coiffer par des chasseurs ennemis, qui lui explosent son radiateur. Son avion s'écrase près de Bersenbrück ; Starck, indemne, est fait prisonnier. Le *Captain* Edward H. Beavers Jr. (503rd FS, 339th FG) est descendu et tué par la *Flak*, également en mitraillant un aérodrome allemand près de Cologne ; avec un doublé obtenu la veille, il venait juste de devenir as.

▼ Probablement l'une des plus belles photos d'un P-51 prises au sol : ce P-51D-15-NA (44-14495) attribué au *1st Lieutenant* Frank H. Bouldin Jr. du 352nd *Fighter Squadron*, 353rd *Fighter Group*. DALLAS DOLL n'est décorée que d'une seule croix gammée (victoire remportée sur P-47, le 28 août 1944), ce qui signifie que ce cliché a été pris avant le deuxième succès de ce pilote, daté du 27 novembre ; il ajoutera un troisième svastika le 5 décembre.

North American P-51D-15-NA (44-15152)

Major Donald J. Strait
361st *Fighter Squadron*, 356th *Fighter Group*
Martlesham, mars 1945.

Le 20 novembre, le 356th *Fighter Group*, qui a commencé à recevoir des P-51 le 3 du mois (jour de la prise de commandement du *Lieutenant Colonel* Donald A. Baccus), effectue sa première mission sur Mustang, une escorte de bombardiers. Ayant décollé en retard, le *1st Lieutenant* Louis B. Runyan disparaît sans laisser de traces en tentant de rattraper sa formation. Le 356th FG remportera ses premières victoires sur sa nouvelle monture le 26 novembre, avec, notamment, un triplé pour le *Captain* Wilbur R. Scheible (361st FS), qui sera l'un des trois as du groupe sur Mustang.

L'OFFENSIVE DU GÉNÉRAL HIVER ET LA CONTRE-OFFENSIVE D'ADOLF HITLER

Les premiers jours de décembre 1944 sont assez calmes, la Luftwaffe, ayant besoin de panser ses plaies récentes, se montre peu. Par ailleurs, Hitler préparant un « gros coup » dans les Ardennes, une partie des unités de chasse sont bientôt transférées à un corps aérien tactique pour une opération de grande envergure sur les aérodromes alliés en France, en Belgique et aux Pays-Bas. À la mi-décembre 1944, la défense aérienne structurée du *Reich* ne sera plus qu'un vague souvenir. En outre, l'hiver fait son apparition ; il sera l'un des plus rigoureux de la guerre. Les conditions ne sont donc plus vraiment réunies pour de grandes confrontations aériennes. Les USSTAF n'en maintiennent pas moins leur pression.

Le 5 décembre, le 334th FS (4th FG), avec à sa tête le *Major* Howard D. Hively, escorte deux BQ-7 et leur avion-guide qui doivent attaquer la gare de triage d'Herford. Le BQ-7 n'est autre qu'un B-17F « war weary » transformé en drone dans le cadre du « Project Aphrodite ». Bourré d'explosifs jusqu'à la gueule, il a besoin de deux volontaires pour le faire décoller (pour des raisons de sécurité) et armer les dispositifs ; ils évacueront ensuite le drone en parachute, passant le relais à l'avion-guide qui télécommande la bombe volante au moyen du système Azon et de deux caméras de télévision embarquées.

▼ Ci-dessous et page suivante : Deux vues du P-51D-10-NA (44-14771, YJ-L) attribué au *Major* Frederick H. LeFevre du 351st *Fighter Squadron*, 353rd *Fighter Group*, à bord duquel il remporte la dernière de ses 2,5 victoires, le 5 décembre 1944. On note que l'extension du damier noir et jaune du groupe, initié à cette même époque, a été préjudiciable à la bonne lisibilité du nom de baptême de l'avion : WILLIT RUN ? Sur le côté droit, l'insigne du 351st *Fighter Squadron* a été aussi effacé. On distingue la caméra K-25 montée sur la plaque de blindage du siège.

Il s'agit de la quatorzième et avant-dernière mission du « Projet Aphrodite », les précédentes ayant été peu encourageantes [6]. En raison du mauvais temps, les BQ-7 sont dirigés sur Haldorf, mais l'un d'eux part en vrille et va s'écraser près de Steinfeld ; l'explosion est si puissante que les pilotes de P-51 en ressentent le souffle à 4 200 m d'altitude. Le second décide de sa propre autorité de se poser sur le ventre près du lac Dummer. Voyant le drone intact, quelques pilotes demandent la permission de le mitrailler. Hively s'y oppose formellement !

Deux jours plus tard, le 4th FG passe entre les mains du *Lieutenant Colonel* Harry J. Dayhuff, un vétéran du 78th FG, dont il a commandé le 82nd FS de mai 1942 à août 1943. La veille, le *Colonel* Robert P. Montgomery a remplacé Harold Rau à la tête du 20th FG ; titulaire de 3,33 victoires, Montgomery a fait la majeure partie de sa carrière comme officier des opérations du groupe.

Le 16 décembre, profitant du mauvais temps qui empêche l'aviation alliée d'intervenir dans le massif ardennais, Hitler déclenche une puissante contre-offensive en direction d'Anvers. Toutefois, au-dessus du *Reich*, le ciel est souvent dégagé. Mais pas le 18, quand la *Eighth* envoie ses bombardiers, qui doivent revenir sans avoir largué leurs bombes en raison d'une visibilité insuffisante. Le 359th FG, qui leur sert de « nounou » à leur retour, engage le combat contre des Fw 190. Deux pilotes deviennent « as en un jour » : les *1st Lieutenants* David B. Archibald et Paul E. Olson. Malheureusement, ni l'un ni l'autre ne rentreront de cette mission, tous deux abattus et faits prisonniers près de Cologne. Ils se retrouvent l'un à côté de l'autre dans un même hôpital, mais Archibald est salement amoché : colonne vertébrale brisée en trois endroits, poignet cassé et une cuisse criblée de shrapnels, il restera trois jours inconscient. Ils seront libérés en avril 1945, mais Archibald mettra plusieurs années avant de remarcher.

[6] Sur les 21 lancés, un seul atteindra sa cible. Un, ayant échappé à tout contrôle, manquera de peu la ville d'Ipswich, et un second s'écrasera en Suède ; deux pilotes seront tués.

Le 22 décembre, une très mauvaise nouvelle parvient à Bodney. En raison de la situation préoccupante dans les Ardennes, le 352nd FG doit faire immédiatement mouvement sur As (Y-29), en Belgique. Des C-47 sont dépêchés sans retard pour embarquer les mécanos et leur paquetage. Les pilotes sont avertis du transfert alors qu'ils rentrent de mission : ils iront se poser directement à As. C'est à ce moment précis que beaucoup regretteront d'avoir participé à la collecte de vêtements chauds, de bottes fourrées et de couvertures organisée pour les GIs qui se battent dans le secteur !

Le 23 décembre sera encore une journée record pour la chasse américaine : 135 victoires homologuées, dont 69 pour la *Eighth*, qui ne perd que 7 chasseurs, soit 0,1 % des effectifs engagés ! Le lendemain, veille de Noël, les 1 884 bombardiers qui participent à la mission n° 760 distribuent leurs cadeaux sur divers centres de communication et aérodromes dans l'ouest de l'Allemagne. Le VIII *Fighter Command* revendique 74 victoires pour 10 avions perdus.

Trois pilotes remportent un quadruplé : le *Major* George F. Ceuleers, commandant le 383rd FS du 364th FG (total du moment : 7,5) et le *1st Lieutenant* James M. Fowle du 384th FS du même groupe (total du moment : 6), le 23 décembre, et le *2nd Lieutenant* Otto D. Jenkins du 362nd FS, 357th FG (total : 8,5), le lendemain.

LE PÈRE NOËL EST UNE ORDURE

Le 25 décembre est un jour comme un autre. La guerre en Europe ne connaît pas la trêve des confiseurs (même en Belgique). Pendant que l'aviation tactique s'emploie industrieusement à liquider les troupes allemandes qui refluent des Ardennes,

la *Eighth* restreint son périmètre d'intervention à des cibles non stratégiques à l'ouest du Rhin. Parmi l'escorte des « Big Friends » se trouve le 328th *Fighter Squadron* des BLUENOSERS, commandé par le *Major* George E. Preddy Jr. ; avec ses 24,83 victoires, il est l'as des as de l'ETO toujours en activité. Mais il est talonné par un autre BLUENOSER, le *Lieutenant Colonel* John C. Meyer, commandant en second du groupe, dont le palmarès fait alors état de 17,5 succès. Pour rivaliser avec le 56th *Fighter Group* [7], dont deux grands as sont encore en activité (Dave Schilling avec 22,5 et Fred Christensen avec 21,5 vic.), les groupes sur P-51 peuvent encore compter sur Glenn Eagleston (16,5 vic., mais il est alors piégé par la conversion temporaire du 354th FG sur P-47), Kit Carson du 356th FG (15,5 vic.) ou Ray Wetmore du 359th FG (13,25 vic.).

▲ Le *1st Lieutenant* James M. Fowle avec son *crew chief* (384th *Fighter Squadron*, 364th *Fighter* Group) devant « leur » P-51D-10-NA 44-14184 (5Y-Q), baptisé TERRY CLAIRE III. La photo a été prise peu après son quadruplé, puisque l'avion ne porte que six svastikas ; Fowle ajoutera ses deux derniers le 31 décembre.

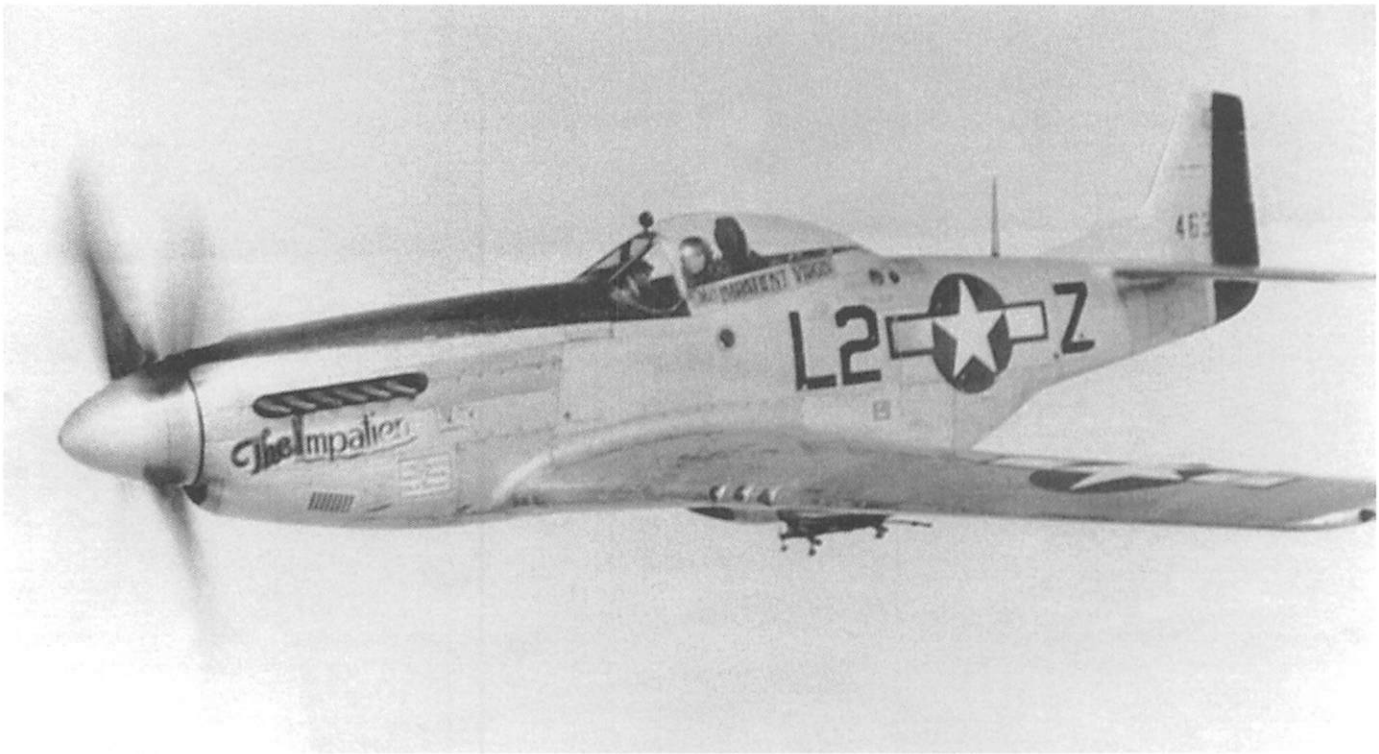
[7] Cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 5 (mars 2010).

Depuis le retour de Don Gentile aux USA, le 4th FG a perdu la main : Johnny Godfrey s'est arrêté à 16,33, juste avant sa permission aux States, mais il ne scorera plus après son retour, et les autres sont loin derrière. De ce fait, Preddy semble être le seul – ou tout au moins le premier – à pouvoir dépasser le tableau de chasse de Gabreski (28 vic.), bloqué par un séjour inopiné en *Stalag* depuis le 20 juillet 1944.

En patrouille dans le secteur de Coblence, le *White Flight* de Preddy engage deux groupes, d'une vingtaine de Bf 109 chacun, qui ont la mauvaise idée de défiler sous ses ailes. L'empoignade est virile, et le *White Flight* en émerge large vainqueur avec 7 victoires sans perte, Preddy profitant de l'occasion pour en ajouter deux à son palmarès – il en est alors à 26,83, soit à moins de deux longueurs de Gabreski.

North American P-51D-10-NA (44-14245)

Flight Officer Otto D. Jenkins
362nd *Fighter Squadron*, 357th *Fighter Group*
Leiston, 23 décembre 1944.



▲ The Impatient Virgin, le P-51D-20 (44-63176) du *1st Lieutenant* William H. Daudistel du 434th *Fighter Squadron*, 479th *Fighter Group*. À demi effacée sur le nez, l'inscription a été reportée sur le montant de la verrière. Daudistel remportera à son bord son unique victoire, le 14 février 1945. (Collection J. Stanaway)

Après la bagarre, le contrôle au sol dirige le *White Flight* sur des *bogies* repérés à basse altitude près de Liège. Au sud-ouest de la ville, Preddy aperçoit un Fw 190 et lui donne la chasse « on the deck », suivi comme son ombre par son ailier, le *1st Lieutenant* Gordon Cartee, et par le *2nd Lieutenant* James F. Bouchier, un pilote du 479th FG, qui, ayant perdu sa section, s'est raccroché à la *White Section* des Bluenosers.

Ce qu'ignorent les trois pilotes américains – et le pilote allemand –, c'est qu'ils foncent droit sur les batteries du 12th *Anti-Aircraft Group*. Installées depuis peu près d'Aix-la-Chapelle, dans la forêt de Hurtgen bordée par trois frontières, celles de l'Allemagne, de la Belgique et des Pays-Bas, elles sont en alerte renforcée depuis le matin. Équipées de canons de 40 mm, mais surtout d'affûts quadruples de 12,7 mm, copiés sur les redoutables *Vierlings* allemands, elles sont reliées au système de guet, qui permet aux servants de pointer leurs armes dans la bonne direction. Contre des avions lancés à 700 km/h à 20 m du sol, le temps de réaction est de moins de dix secondes, pendant lesquelles il faut identifier les intrus, viser et éventuellement tirer. Or, la différence entre Fw 190 et P-47 ou entre Bf 109 et P-51 ne peut être certaine qu'une fois que ceux-ci sont hors de portée. Alors, la « Biffe » opère la distinction de manière empirique : les avions amis volent au-dessus de la couche de brouillard, les avions ennemis en dessous !

L'alarme résonne au PC du 12th *Anti-Aircraft Group* : « Deux Me 109 arrivant par le sud-est à basse altitude, en train de mitrailler ». Et pour cause, puisque le second « Me 109 » tire sur le premier... Quelques secondes plus tard, les deux appareils surgissent au ras de la cime enneigée des arbres. Les servants entendent distinctement le crépitement de mitrailleuses. L'Allemand et Preddy se présentent dans le collimateur d'une batterie de 12,7. En quelques secondes, le servant pointe, vise et presse la détente. Ses quatre tubes ont déjà craché une soixantaine de projectiles chacun quand il se rend compte qu'il vient d'ouvrir le feu sur un Mustang !

Cartee, lui aussi encadré par les traçantes, hurle à son leader de dégager. Mais il est trop tard, Cripes A' Mighty traverse un rideau de fer et de feu. Gordon Cartee :

« Quand nous avons survolé les bois, j'ai été atteint par des tirs venus du sol. Le Maj. Preddy les a apparemment remarqués, et nous avons abandonné la poursuite en dégageant en chandelle sur notre gauche. À environ mi-chemin de la manœuvre, vers 200 m d'altitude, sa verrière a été éjectée, et l'avion a piqué du nez, toujours en virage. Je n'ai aperçu aucun parachute et j'ai vu son avion heurter le sol. »

Les artilleurs sont soulagés de voir que le Mustang qu'ils viennent de toucher s'est posé presque normalement dans une clairière sans prendre feu. Ils se précipitent sur les lieux, mais le pilote, encore à son poste, ne bouge plus. Quand ils montent sur l'aile, ils comprennent pourquoi. Deux balles de 12,7 l'ont mortellement atteint.

Cartee parvient à quitter cette zone à haut risque avec des dégâts mineurs, mais Bouchier, touché à plusieurs reprises par des obus de 40 mm, doit sauter en parachute.

Pendant ce temps, à As, chacun s'active pour préparer le repas de Noël. Il y a même de la dinde au menu. La nouvelle de la mort de Preddy tombe juste après le dessert. Le *Staff Sergeant* Joseph R. McVay, qui fut longtemps l'un de ses mécanos, accuse le coup comme tous ses camarades :

« Une chappe de plomb est tombée sur le groupe. Une telle chose ne pouvait pas arriver ; elle n'aurait pas dû arriver, ce ne pouvait pas être vrai. Pas au Maj. Preddy, le chouchou des engagés du 487th. Personne n'a parlé. Un par un, tous ont quitté la table, abandonnant leurs bocks de bière pour aller se recueillir seuls quelque part et comprendre comment une telle chose avait pu arriver à leur héros. »

La voie est désormais libre pour Meyer, mais, pour l'heure, ce n'est pas sa préoccupation première, ainsi qu'il l'expliquera après la guerre :

« Bien sûr que j'étais en compétition avec George, je ne m'en suis jamais caché. Mais bien qu'étant très pris par nos responsabilités chacun de notre côté, nous nous connaissions bien et nous nous apprécions mutuellement. Sa disparition m'a causé un immense choc.

North American P-51D-15-NA (44-14906)

Major George E. Preddy
Commandant le 328th *Fighter Squadron*,
352nd *Fighter Group*
Bodney, décembre 1944.

Surtout par la manière stupide dont elle était survenue. Ce n'était même pas un Boche qui l'avait eu, mais un mec de chez nous. C'était d'autant plus rageant, et ça ne nous aidait pas à apaiser nos âmes. »

L'enseigne de barbier a été peinte sur un certain nombre d'avions du 328th FS par le *Staff Sergeant* « Snoots » Snyder, mécanicien de l'escadrille et coiffeur de son état dans le civil.

SUR LES CHAPEAUX DE ROUE

Le 29 décembre, la dernière unité transformée sur Mustang, le 78th *Fighter Group*, exécute sa première mission sur sa nouvelle monture : 33 P-51 des 82nd et 83rd FS, accompagnés par les derniers P-47 du 84th FS, escortent une expédition de bombardement contre les troupes allemandes en retraite. Lors de l'ultime sortie des P-47, le 31 décembre, le 78th FG remportera sa 400e victoire aérienne.

Le 352nd FG remporte 37 nouvelles victoires au cours de la dernière semaine de l'année 1944, dont pas moins de 29 sont créditées au seul 487th FS. Son « patron », John Meyer, en profite pour allonger son palmarès de 5,5 victoires, dont un Arado 234 le dernier jour de l'année.

Le 31 décembre 1944 marque la première rencontre entre la chasse alliée et le bombardier à réaction allemand. Vers 11h00, le 328th FS est en patrouille du côté d'Euskirchen à 1 800 m d'altitude. L'ancien *Squadron* de Preddy est temporairement placé sous les ordres de Meyer. C'est alors qu'un jet allemand est repéré, se dirigeant vers le nord-est. Il est aussitôt pris en chasse par le *Captain* Donald S. Bryan, un as aux 12,33 victoires, qui place quelques coups au but dans le réacteur droit de l'appareil. Tout à coup, un second Ar 234 fait irruption sur la scène, dans les six heures de Bryan. Ignorant que ce type d'avion ne possède pas d'armement tirant vers l'avant, Meyer crie à Bryan de dégager, puis se lance à la poursuite du biréacteur : « J'ai grimpé derrière lui dans les nuages et l'ai repéré à mes onze heures, cap au 60. Comme je me trouvais entre la cible et le Rhin, j'ai continué la chasse. J'avais l'impression de ne gagner ni ne perdre de terrain, bien qu'ayant poussé l'admission à fond et le régime à 3 000 tr/min. À l'ouest de Bonn, l'E/A est rentré dans les nuages, et je l'ai suivi mais l'ai perdu de vue. J'ai maintenu mon cap et l'ai retrouvé alors qu'il virait sur sa gauche à 1 500 m, au-dessus de la couverture nuageuse. j'ai pu m'en rapprocher et tirer deux rafales de deux secondes à 700 et 600 m avec une correction de 30°. Je ne crois pas l'avoir touché, mais le pilote a largué sa verrière (ou sa trappe d'évacuation). Pour éviter d'entrer dans les nuages en virage vertical, j'ai rompu et l'ai perdu de vue un petit moment. Quelques secondes plus tard, j'ai revu l'E/A alors qu'il piquait droit vers le sol avant de disparaître dans les nuages à 900 m. »

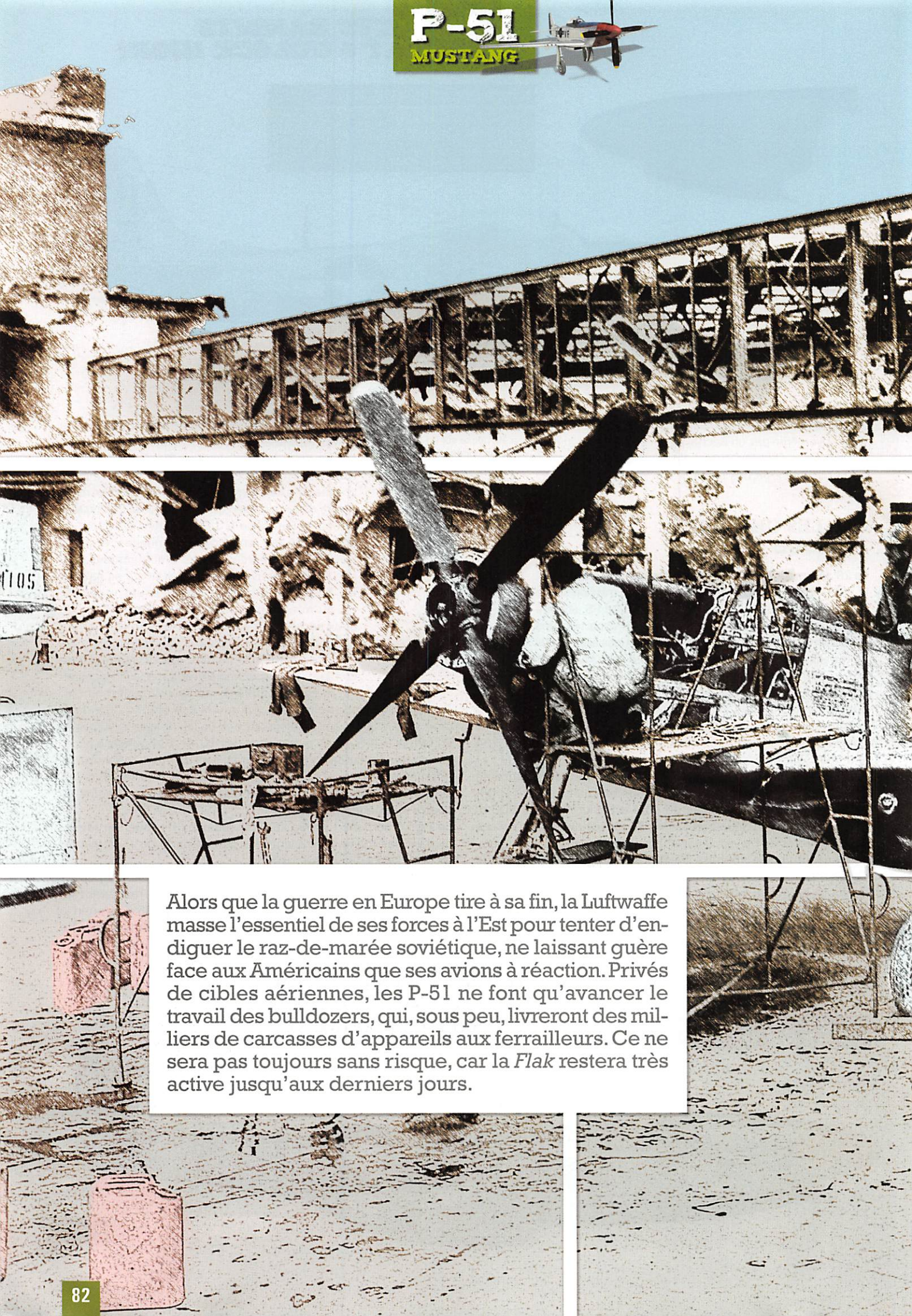
En fait, la 9./KG 76 ne perd aucun des 10 Ar 234 qu'elle a engagés au-dessus de Bastogne, ce jour-là, seul un étant endommagé. Néanmoins, Bryan et Meyer reçoivent chacun le crédit d'un jet, ce qui permet à ce dernier de se placer désormais à moins de quatre longueurs de Preddy.

La *Eighth* termine l'année sur les chapeaux de roue, ne revendiquant pas moins de 62 victoires pour la perte de 10 appareils en cette Saint-Sylvestre 1944.

La célébration de Noël ayant été quelque peu gâchée par les nécessités du front, les aviateurs américains se rattrapent en fêtant l'arrivée du nouvel an, en espérant que 1945 voie enfin la fin de la guerre. Toutefois, le lendemain matin, c'est la Luftwaffe elle-même qui va sonner la diane – et en fanfare ! ■

North American P-51D-5-NA (44-13357)

1st *Lieutenant* Vernon R. Richards
374th *Fighter Squadron*, 361st *Fighter Group*
Little Walden, septembre 1944.



Alors que la guerre en Europe tire à sa fin, la Luftwaffe masse l'essentiel de ses forces à l'Est pour tenter d'endiguer le raz-de-marée soviétique, ne laissant guère face aux Américains que ses avions à réaction. Privés de cibles aériennes, les P-51 ne font qu'avancer le travail des bulldozers, qui, sous peu, livreront des milliers de carcasses d'appareils aux ferrailleurs. Ce ne sera pas toujours sans risque, car la *Flak* restera très active jusqu'aux derniers jours.

« En ce 1er janvier, ils étaient une centaine, chacun au bord de son trou de combat, ne manifestant aucune envie de s'y réfugier pour ne pas perdre une miette de ce qui se passait, pour voir enfin de leurs yeux ces avions, qu'ils avaient caressés la veille comme des amants et qu'ils avaient confiés aux mains expertes de leurs pilotes, transformer l'ennemi en brûlots informes. »

Lieutenant colonel John C. Meyer, commandant en second du 352nd Fighter Group.

CHAPITRE 5

LES AILES DE LA VICTOIRE

JANVIER-MAI 1945

En ce 1er janvier 1945 vers 07h30, la base Y-29, nom de code pour As – ou doit-on dire Asch, puisque cette ville est située en Belgique flamingante –, s'éveille lentement à la vie. Il fait encore noir lorsque le *Lieutenant Colonel* Meyer sort de l'unique tente qui sert à la fois de PC et de salle des opérations au 352nd *Fighter Group*. Levant la tête, il constate que le plafond reste bas, mais que le temps semble vouloir s'éclaircir. Comme tous les matins, un fin brouillard recouvre le terrain ; cependant, il est encore de bonne heure, et il devrait rapidement se lever. « Tant mieux ! », pense-t-il, car il vient d'extorquer au *Brigadier General* Edward W. Anderson, chef du 67th *Fighter Wing*, l'autorisation de commander une mission de chasse libre à la tête du 487th FS, alors que le QG avait réservé le *Group* pour une escorte de bombardiers moyens. Meyer a obtenu le feu vert en arguant du fait que l'intense activité de la Luftwaffe au-dessus du front fait peser une lourde menace sur les aérodromes alliés. Il ne sait pas à quel point il a raison !

Après le breakfast et le briefing, les pilotes se dirigent vers leurs avions. Meyer grimpe à bord de son P-51D, baptisé PETE 3RD, qui, comme toutes ses précédentes montures, porte le code HO-M. C'est plus qu'une tradition, c'est une superstition. Car, à l'instar de tous les pilotes de chasse, Meyer est superstitieux, mais il n'a pas à se plaindre de sa bonne étoile qui l'a soigneusement protégé depuis sa première affectation en Islande, à l'automne 1941, alors que son pays n'était pas encore en guerre. En novembre 1944, il a été nommé commandant en second du 352nd FG, et son palmarès, qui fait état de 22 victoires confirmées, le place parmi les tout premiers as encore en activité sur le théâtre européen.

Il est maintenant 08h50, et Y-29 déborde d'activité. Les mécanos et les armuriers s'affairent pour préparer la première mission du matin. Cet aérodrome abrite également deux *Groups* de la *Ninth Air Force* sur P-47 et un *Wing* de la 2nd *Tactical Air Force* sur Spitfire Mk. XIV. Déjà, les uns et les autres ont devancé les Mustang et pris l'air pour harceler les troupes allemandes dans les Ardennes. Les douze P-51D au nez bleu, cales ôtées, roulent maintenant pour s'aligner sur la piste. Meyer, en tête, vérifie ses instruments tout en zigzaguant sur le taxiway enneigé. La tour donne le feu vert, et Meyer met les gaz à fond. Il est sur le point de lâcher les freins quand le contrôleur aérien lui hurle dans le casque : « Cinquante "bandits" attaquent le terrain ». Les huit derniers P-47, qui viennent juste de décoller, plongent sur les intrus, modifiant leur plan d'attaque. Meyer profite de ce petit moment de flottement chez les assaillants pour s'élancer sur la piste. Encadré par les flocons noirs de la DCA, un Fw 190 défile à grande vitesse au-dessus de lui. Il tire de toutes ses forces sur le manche et se retrouve au beau milieu d'une nuée d'avions à croix noires qui évoluent dans tous les sens au-dessus de la base. Un autre Fw 190, qui vise un alignement de C-47 à l'autre extrémité de la piste, s'encadre dans le collimateur de Meyer. Sans réfléchir, celui-ci appuie sur la détente de ses armes, et le chasseur allemand s'écrase à proximité des C-47. Seulement alors, Meyer peut rentrer son train et prendre de l'altitude.

▲ Le *Lieutenant Colonel* John C. Meyer assis aux commandes de PETIE 3RD, le 6 janvier 1945.

TRAGÉDIE POUR LES UNS, NON-ÉVÉNEMENT POUR LES AUTRES

Le 1er janvier 1945, c'est le jour qu'a choisi la Luftwaffe pour une opération de grande envergure, baptisée « Bodenplatte », consistant à envoyer la quasi-totalité de la chasse basée à l'Ouest ratisser les terrains d'aviation alliés en France, en Belgique et aux Pays-Bas. Celle-ci ayant déjà été traitée dans nos colonnes [1], nous ne nous étendrons pas outre mesure, d'autant qu'elle ne concerne directement qu'un seul groupe de P-51, le 352nd FG.

Chef de la troisième section, le *Captain* William T. Whisner, alors titulaire de 11,5 victoires avec le 487th FS, fait la relation de son combat :

« Nous n'avons pas pris le temps de nous mettre en formation, mais nous avons foncé droit sur les "bandits". Il y avait déjà quelques P-47 qui leur cherchaient querelle quand je suis intervenu. Je suis tombé sur une trentaine de 190 à 450 m. Il y avait de nombreux 109 au-dessus d'eux. J'ai choisi un 190 et ai pressé la détente. Rien ! J'ai tendu la main pour enlever la sécurité et je lui ai filé une ou deux bonnes rafales. Pendant que je le regardais percuter le sol et exploser, j'ai senti que j'avais été touché et j'ai dégagé brutalement par un virage en chandelle sur ma droite. Un 190 se trouvait à une cinquantaine de mètres derrière moi, faisant feu de toutes ses armes. Il m'a suivi dans ma manœuvre, mais un autre P-51 l'a attaqué, et il a rompu le combat.

[1] cf. *Aéro-Journal* n° 13 (décembre 2009).

▲ Le P-51D-10-NA (44-14151), PETIE 2ND, du *Lieutenant Colonel* John C. Meyer, portant 16 marques de victoire, incluant ses revendications au sol. Il n'a en fait remporté aucune victoire à son bord, les quatre qui lui ont été créditées entre LAMBIE II (son P-51B 42-106471) et PETIE 3RD (44-15041) ont été revendiquées sur un avion d'emprunt (44-13597 – HO-F). (National Museum of the Air Force)

« Je me suis alors rendu compte que j'avais plusieurs trous d'obus de 20 mm dans chaque aile et qu'un autre obus avait touché le réservoir d'huile. Mon aileron gauche ne répondait plus. Je perdais de l'huile, mais la pression et la température restaient constantes. Comme je me trouvais au-dessus de nos lignes, je me suis dit qu'il n'y avait aucune raison d'atterrir tout de suite et je suis retourné dans la grande bagarre et, quelques instants plus tard, j'avais un autre 190 dans mon collimateur. Après l'avoir atteint à plusieurs reprises, le pilote a tenté de sauter, mais j'ai tiré au moment où il se levait, et il est tombé avec son avion qui a explosé et brûlé. Il y avait plusieurs 190 à ma portée, et j'en ai poursuivi un. On a combattu de cinq à dix minutes, et j'ai finalement réussi à me glisser derrière lui. Je l'ai copieusement poivré, et le pilote a sauté à 60 m. À ce moment, je pouvais distinguer une vingtaine d'incendies consécutifs à des crashes d'avions. J'ai été informé que des "bandits" mitraillaient le terrain, alors je me suis dirigé vers la piste. J'ai aperçu un Me 109 mitrailler l'extrémité Nord-Est de la piste. J'ai viré dans sa direction, mais il a viré dans la mienne. On a fait deux passes frontales, et, à la seconde, je l'ai touché dans le nez et aux ailes. Il s'est écrasé et a brûlé à l'est de la piste. J'ai poursuivi d'autres "bandits", mais ils se sont échappés dans les nuages. J'avais de l'huile sur mon pare-brise et ma verrière, et j'ai décidé de revenir et d'atterrir. »

Avec ces quatre victoires confirmées, le palmarès de Bill Whisner monte à 15,5.

Le 487th FS se taille la part du lion, ne revendiquant pas moins de 23 des 30 victoires homologuées aux avions alliés au-dessus d'As. Quatre sont attribuées au *1st Lieutenant* Sanford K. Moats (ce qui, en portant son total à 8,5, en fait un nouvel as) et trois aux *Captain* Henry M. Stewart II et *1st Lieutenant* Alden P. Rigby (ce qui leur en fait 4 chacun au total – palmarès définitif). La JG 11, qui a attaqué As, a perdu 25 avions, plus 7 fortement endommagés, ainsi que 24 pilotes tués, disparus ou prisonniers, parmi lesquels leur *Kommodore*, l'*Oberstleutnant* Günther Specht, que personne n'a vu tomber, et dont le corps ne sera jamais retrouvé.

Si « Bodenplatte » constitue un véritable suicide pour la *Jagdwaffe* (271 avions abattus, 203 pilotes tués, disparus ou faits prisonniers, dont trois *Kommodores*, six *Gruppenkommandeure* et onze *Staffelkapitäne*), cette opération est un non-événement pour la *Eighth Air Force*, et ce ne sont pas les pertes au sol du 352nd FG (quatre P-51 !) qui sont de nature à changer la donne. D'ailleurs, quelques heures plus tard, 850 quadrimoteurs s'élancent d'Angleterre pour cibler des ponts et des raffineries en Allemagne occidentale, escortés par 725 chasseurs !

▶ Le rêve de Meyer de devenir « l'as des as » du théâtre européen s'arrêtera sur cette chaise roulante après avoir été victime d'un banal accident de la route. Il ajoutera deux victoires à son palmarès pendant la guerre de Corée et prendra sa retraite en 1974 avec le grade de *General of the Air Force* après avoir commandé le *Strategic Air Command* ; il décédera dix-huit mois plus tard d'un infarctus à l'âge de 56 ans.

North American P-51D-15-NA (44-15041)

Lieutenant Colonel John C. Meyer
Commandant en second du 352nd *Fighter Group*
As, 1er janvier 1945.

◢ Page de droite : Le *Lieutenant Colonel* Irwin H. Dregne (debout) est transféré au 357th *Fighter Group* en mai 1943, dont il devient l'officier des opérations. Il prend la succession de Landers à la tête du groupe le 2 décembre 1944 et est promu colonel en février 1945. Il termine la guerre avec 5 victoires à son crédit.

Quant à Meyer, il a fait peindre deux svastikas de plus sous la verrière de PETIE 3RD : il y en a maintenant 24 qui représentent ses victoires aériennes. Malheureusement, son rêve de dépasser Preddy [2] et peut-être même Gabreski ne se matérialisera jamais. Quelques jours plus tard, un camion dans lequel il a pris place dérape sur le verglas et tombe dans un fossé. Par chance, les munitions qu'il transporte décident de ne pas s'énerver, mais Meyer souffre d'une grave fracture de la jambe. D'abord hospitalisé sur place, il doit être renvoyé aux States pour de meilleurs soins. La guerre est terminée pour lui. Cependant, il ne quittera pas le continent européen sans avoir rendu un vibrant, voire lyrique, hommage aux équipes techniques :

« Cette journée a été particulièrement importante pour les chefs mécaniciens du 352nd. Après un an et demi passé à transpirer sang et eau, tout ce qu'ils connaissaient de la guerre, c'étaient des histoires que les pilotes leur racontaient, le souvenir de visages qu'ils ne reverraient jamais, des avions endommagés et parfois des habitacles ensanglantés. Jusqu'à ce jour, ces hommes avaient vécu en marge de notre croisade en Europe, et tout ce qu'ils pouvaient mettre en avant à propos de leur immense contribution à notre effort de guerre n'était qu'un simple *European Theater Ribbon* sur leur vareuse. En ce 1er janvier, ils étaient une centaine, chacun au bord de son trou de combat, ne manifestant aucune envie de s'y réfugier pour ne pas perdre une miette de ce qui se passait, pour voir enfin de leurs yeux ces avions, qu'ils avaient caressés la veille comme des amants et qu'ils avaient confiés aux mains expertes de leurs pilotes, transformer l'ennemi en brûlots informes. Quinze avions ennemis étaient tombés devant eux dans un périmètre de deux kilomètres. »

CARNAGE DANS LES CIEUX DU *REICH*

Le 14 janvier 1945, la *Eighth* retourne sur sa cible favorite : l'industrie pétrolière. La mission s'achève sur un carnage : 155 victoires sont homologuées à ses chasseurs (seuls 11 des 761 engagés ne rentrent pas – 1,5 %). La Luftwaffe déplore la disparition de 106 pilotes, et ce sont, une fois encore, les JG 300 et 301 qui paient le prix fort (86 avions, 54 pilotes), ce qui fait de cette journée l'une des plus coûteuses de la guerre. En deux semaines, ce ne sont pas moins de 325 pilotes qui ont été rayés des effectifs de la *Reichsverteidigung* (la défense du *Reich*) !

Le 357th FG se distingue tout particulièrement avec 56,5 [3] revendications à lui seul pour la perte de trois pilotes prisonniers – c'est le record pour un *Group* en une seule mission. Ce nombre semble tant invraisemblable que l'état-major du VIII *Fighter Command* est dubitatif ; il demande à l'officier de renseignements de recompter soigneusement les revendications des pilotes.

▶ Ce P-51D-10-NA (44-14706), baptisé GINNY, est la monture personnelle du *2nd Lieutenant* James E. Frye du 351st *Fighter Squadron*, 353rd *Fighter Group*. Codé YJ-M, on le voit ici les roues dans la neige sur le terrain de Raydon, le 23 janvier 1945. Frye sera tué à son bord le 19 mars, victime des mauvaises conditions météo au retour d'une mission.

North American P-51K-5-NT (44-11622)

Major Leonard K. « Kit » Carson
Commandant le 362nd *Fighter Squadron*,
357th *Fighter Group*
Leiston, avril 1945.

On note les feux de mauvais temps et les antennes du radar d'alerte de queue AN/APS-13.

« C'est quoi, ce cirque ? demande un pilote énervé. Ils "croivent" que j'sais pas compter ? Bon sang ! réplique l'officier de renseignements. On vous demande de vérifier, c'est pas si compliqué. Ils m'en font toute une salade là-haut. » Le chiffre est officiellement entériné, ce qui vaut au groupe l'attribution de sa seconde citation (*Distinguished Unit Citation*).

C'est le *Lieutenant Colonel* Irwin H. Dregne, nouveau commandant du 357th FG depuis le 2 décembre, qui mène 58 P-51 au nez rouge et jaune pour une escorte de B-17 jusqu'à Derben, un faubourg de Berlin – en fait, 56 seulement, puisque les deux grands as du 357th, « Bud » Anderson et « Chuck » Yeager, font la « mission buissonnière ». À une soixantaine de kilomètres de la capitale, Dregne aperçoit deux imposantes formations de chasseurs allemands arrivant par le sud-est : la plus basse (8 500 m) se compose d'environ 70 Fw 190 volant par groupes de huit côte à côte, et la couverture haute comprend au moins 60 Bf 109 vers 10 000 m. Dregne sépare ses forces, emmenant avec lui les 362nd et 364th FS en direction des Focke-Wulf, tandis que le 363rd FS suit son chef, le *Major* John A. Storch, qui grimpe vers les Messerschmitt. La rapide intervention des Mustang empêche la majorité des chasseurs allemands d'attaquer les bombardiers. Malgré l'agressivité de leurs adversaires, le combat devient rapidement à sens unique en raison de la nette supériorité technique des Américains.

Des rapports indiquent que certains YOXFORD BOYS auraient rencontré des Bf 109 E. Les officiers de renseignements pensent qu'il s'agirait d'avions d'une unité d'entraînement basée près de Berlin qui aurait été envoyée au combat. On peut aussi imaginer que les pilotes américains n'ont pas correctement identifié leurs adversaires, ce qui ne serait pas une grande première.

Outre le *1st Lieutenant* John A. Kirla du 362nd FS, dont les 4 victoires portent son palmarès à son niveau définitif (11,5 vic.), cinq pilotes réalisent un triplé, dont le fameux « Kit » Carson, qui en est désormais à 18,5 (il n'ira pas plus loin, en dépit de deux Me 262 endommagés ultérieurement), et le *Captain* Chester K. Maxwell du 364th, immédiatement promu as. Dregne ajoute l'indispensable cinquième victoire à son tableau de chasse.

Quant au *1st Lieutenant* Robert P. Winks (364th FS), les 2,5 victoires qui lui sont créditées ce jour le laissent à une demi-longueur du statut d'as. Il n'aura pas à patienter trop longtemps pour franchir le palier. Le lendemain de cette mémorable journée, le *Major* Richard A. Peterson commande le 364th FS pour un *sweep* dans le secteur de Munich. Survolant Schongau et ses environs, il repère un terrain bondé d'avions et décide d'en prendre des photos avec sa caméra K-25 fixée au-dessus de son appuie-tête. Tandis que le *Squadron* tourne en rond autour de l'aérodrome et que son chef l'immortalise sur une pellicule, Winks aperçoit un avion qui se comporte bizarrement :

« J'ai vu un E/A qui effectuait une série de tonneaux lents au ras de la piste et j'ai demandé la permission de m'en occuper. Le Maj. Peterson m'a donné le feu vert. J'ai piqué depuis 4 500 m en manœuvrant pour me retrouver dans la queue de l'E/A. Il avait abaissé son train et s'apprêtait à se poser. Je l'ai rattrapé en bordure de la piste et lui ai balancé une rafale de deux secondes. Sévèrement touché au fuselage, l'E/A a pris feu instantanément. Il a percuté le sol au bord de la piste et a explosé. »

Ce ne sera qu'après le développement du film de sa cinémitrailleuse que Winks constatera qu'il a descendu un Me 262 au moment où celui-ci atterrissait après avoir fait le show pour ses camarades au sol ; il s'agissait d'un appareil du *Sonderkommando ObdL*.

Toutefois, le grand homme de ce 14 janvier est le *Captain* Ray Wetmore du 370th FS, 359th FG, qui est crédité de 4,5 victoires [4], toutes obtenues avec une seule rafale. Avec ses 20,25 victoires, il est le second as de la *Eighth* encore en activité, derrière David Schilling du 56th FG [5] (22,5).

[2] Malgré ses deux succès en Corée, Meyer échouera à… 0,83 de Preddy !

[3] Frank Olynyk, le grand spécialiste des victoires de l'aviation américaine, n'en recense que 48,5 homologuées : 19 pour le 362nd FS, 10 pour le 363rd FS et 19,5 pour le 364th FS. *USAAF (European Theater) Credits for the Destruction of Enemy Aircraft in Air-to-Air Combat, World War Two*, chez l'auteur, mai 1987.

[4] Le *Captain* Felix D. Williamson fait mieux avec 5 victoires, mais il appartient au 56th FG qui vole sur P-47.

[5] Voir *Aéro-Journal* hors-série n° 5 sur le P-47 Thunderbolt (mars 2010).

North American P-51B (serial inconnu)

Transformé en biplace
4th *Fighter Group*
Debden, 1945.

Les hommes du 4th FG doivent patienter jusqu'au 16 janvier pour retrouver l'odeur âcre de la cordite dans leurs cockpits, mais ils se débrouillent assez bien en ratissant les aérodromes de Neuhausen et de Neuberg, y revendiquant 28 avions ennemis pour la perte d'un tué et d'un prisonnier. Le mauvais temps qui s'abat sur l'Essex cloue au sol le 4th FG pendant la majeure partie de la fin du mois, comme, d'ailleurs, toutes les unités de Mustang basées sur le sol anglais.
Le 26 janvier, le 352nd FG est averti de faire ses paquets. Tout le monde est joyeux : enfin le retour en Angleterre ! Pas du tout... la nouvelle destination est Chièvres (Y-84), à quelques kilomètres d'As.

FÉVRIER : MARÉE BASSE

Le mois de février voit une forte diminution des combats aériens et, partant, des revendications de l'USAAF, puisque seulement 200 victoires sont créditées aux groupes de chasse opérant en Europe de l'Ouest (8th et

Stasia II, le P-51D-15-NA 44-15587 assigné au *1st Lieutenant* Anthony R. Rosatone du 352nd *Fighter Squadron*, 353rd *Fighter Group*, porté disparu à cause du mauvais temps au sud de Bruxelles, le 18 janvier 1945.

North American P-51D-10-NA (44-14321)

1st Lieutenant Vernon N. Barto
504th *Fighter Squadron*, 339th *Fighter Group*
Fowlmere, février 1945.

9th AF, toutes unités confondues). Par exemple, le 359th *Fighter Group* ne présente aucune demande d'homologation de victoire au cours de ce mois – situation totalement inédite.

Pourtant, les *Eighth* et *Fifteenth* ne desserrent pas l'étau. Elles continuent à pilonner les sites de production d'essence synthétique et tout ce qui a rapport de près ou de loin aux avions à réaction (usines et terrains), puis se lancent dans l'opération « Clarion » (22 février), destinée à écraser définitivement tous les moyens de communication et de transport [6]. On dénombre ainsi sept raids majeurs (plus de 1 000 bombardiers) de la *Eighth* au cours du mois. Cependant, la chasse allemande semble aux abonnés absents : en février, elle ne revendique que 17 bombardiers et 8 chasseurs (tous des P-51), pour la perte de 66 avions et 39 pilotes. On est donc loin des grandes confrontations et des massacres des derniers mois.

[6] Une grande partie de l'industrie aéronautique allemande ayant été délocalisée et même enterrée, celle-ci est maintenant entièrement dépendante des moyens de transport permettant d'acheminer les différents composants jusqu'aux sites d'assemblage final, mais cette opération est également destinée à stopper les livraisons d'essence et les mouvements de troupes.

Le *Captain* Raymond S. Wetmore, alias « Ray » ou « Bright Eyes », du 370th *Fighter* Squadron, 359th *Fighter* Group, devient le premier as américain de l'ETO en activité, le 14 janvier 1945 ; il le restera jusqu'à la cessation des hostilités. Il se tuera sur un F-86A en service aérien commandé, en février 1951, à l'âge de 28 ans.

John D. Landers, un leader très agressif, effectue ses débuts avec le 49th *Pursuit Group* en Australie, revendiquant 6 victoires, puis réalise deux tours d'opérations en Europe avec les 55th et 357th *Fighter Groups*, avant d'en accepter un dernier comme *Commanding Officer* du 78th (22 février-28 juin 1945), puis du 361st *Fighter Group*. Il est l'un des rares pilotes américains à avoir été as sur deux théâtres différents. Il totalise 14,5 victoires aériennes et 20 au sol (troisième au palmarès des *strafers* de la *Eighth Air Force*).

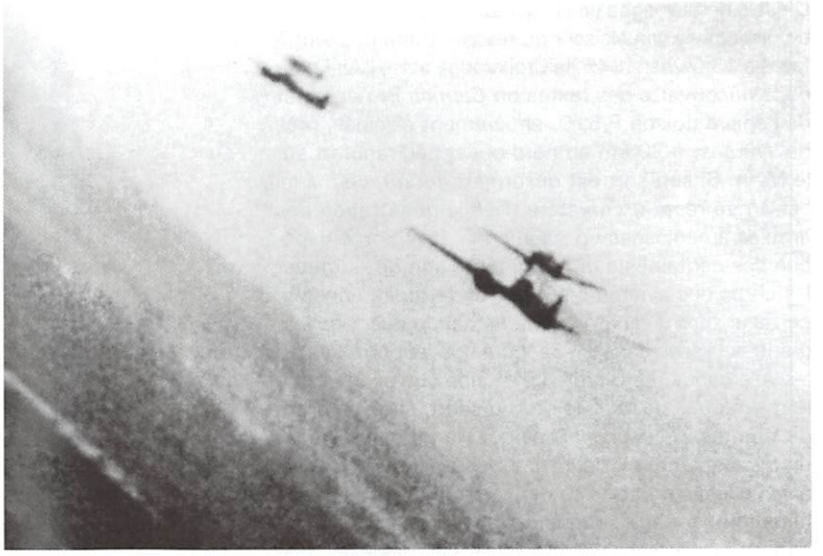
North American P-51D-20-NA (44-72218)

Lieutenant Colonel John D. Landers
Commandant le 78th *Fighter Group*
Dufxord, avril 1945.

Il est certain que la Luftwaffe, d'une part, souffre beaucoup des restrictions de carburant qui commencent à être imposées de manière drastique et d'un manque de renouvellement de ses pilotes disparus, et, d'autre part, considère désormais le front de l'Est comme prioritaire au moment où se profile la bataille de Berlin.
Alors, les *Fighter Groups* se vengent en multipliant les *strafings* sauvages des aérodromes allemands, mais ce petit jeu se révèle mortel : pour ne prendre qu'un exemple, le 359th FG ne perd pas moins de 14 pilotes abattus par la *Flak*. Fin février, le 67th *Fighter Wing* est contraint de faire temporairement cesser ce type d'activité.
Février est également un mois très difficile pour le 78th FG, qui perd 3 pilotes tués et 18 disparus en seulement 16 missions, un prix très élevé pour 105 locomotives, 19 wagons-citernes et quelques autres objectifs détruits. Le *Lieutenant Colonel* John D. Landers prend le commandement du groupe le 22. Son premier travail va être de regonfler le moral de ses hommes, très atteint par les lourdes pertes du mois.

LE MASSACRE DES MISTEL

Le 3 février, quatre avions composites Mistel de la 7./KG 200 décollent de Kolberg pour se rendre au Danemark avec une étape à Hagenow. Fritz Lorbach est l'un des quatre pilotes :
« Notre *Staffelführer*, l'*Oberleutnant* Schiffer, et son équipage ont décollé les premiers à cause du plafond bas et sont arrivés sans problème à Hagenow. Le reste – trois *Huckepack* pilotés par Willi Kohlhotf, Franz Pietschmann et moi – a volé en file indienne d'aérodrome en aérodrome à l'écoute de messages nous signalant l'arrivée d'avions ennemis parce que nos chasseurs n'étaient pas armés. Une formation de chasseurs nous a coupé la route juste avant Hagenow. J'ai pensé qu'il s'agissait de Me 109. Erreur ! C'étaient des Mustang, comme j'en ai eu la confirmation lorsqu'ils ont commencé à nous tirer dessus. Nous avons resserré la formation en survolant le terrain, et j'ai reconnu les marques américaines. »
Ces P-51D appartiennent au 55th FG de retour d'une escorte sur Berlin. Le *Lieutenant Colonel* Elwyn G. Righetti, officier des opérations du groupe, détache le 338th FS et, comme à son habitude, forme deux sections qui rentrent à basse altitude à la recherche d'objectifs d'opportunité. Righetti, à la tête de la « section blanche », raconte :
« Près de Botzenburg sur l'Elbe, j'ai repéré un petit trou dans la crasse. À travers ce trou, j'ai aperçu deux locomotives et j'ai plongé. La visibilité ne dépassait pas 3 km, et des nuages épars descendaient jusqu'à 1 500 m environ. J'ai redressé de mon virage et ai amorcé ma passe en alignant les locos à environ 6 km de distance. J'avais déjà réparti les cibles, entre les locos et les wagons, à mes équipiers. Nous volions en échelon refusé à droite avec moi en tête à gauche. À 3 km d'un aérodrome, j'ai aperçu trois avions composites à mes 10 heures, à notre altitude, qui était à peu près de 180 m, et qui se dirigeaient sur nous à 800 m de distance. Je les ai pris pour des Heinkel 111 porteurs de V-1 et j'ai dégagé aussitôt, sur ma gauche et en chandelle, pour me positionner dans la queue de celui du milieu. J'ai commencé par tirer deux courtes rafales à 600 m, mais je l'ai raté. Je me suis rapproché jusqu'à être à bout portant et j'ai lâché une longue rafale. J'ai vu de nombreux impacts bien placés sur le fuselage et l'empennage du plus gros des deux avions et quelques impacts plus dispersés sur le chasseur, qui a commencé à prendre feu. Les deux appareils, encore accouplés, sont partis en abattée. J'étais sur le point de les dépasser et je ne les ai pas vus s'écraser, mais quelques secondes plus tard, j'ai vu une grosse explosion et ai remarqué une épave en train de brûler.
« Je ne savais toujours pas ce que nous étions en train d'attaquer. J'ai tourné légèrement à gauche pour mieux m'en rendre compte. En me rapprochant et avant d'ouvrir le feu, j'ai découvert que le V-1 était en fait un Fw 190 accouplé sur le dos d'un lourd bimoteur. Alors que je m'approchais pour tirer, le gros avion, qui m'a semblé avoir été largué, a viré sur la gauche légèrement en piqué, s'est écrasé sur un petit hameau et a brûlé. Apparemment, il ne portait pas de bombe, parce que l'essence échappée de ses réservoirs a brûlé pendant un moment, et je n'ai pas observé d'explosion anormalement forte. Le Fw 190, dégagé de sa charge, a basculé sur sa droite et s'est lancé dans une série de manœuvres évasives. Je l'ai suivi dans sa queue jusqu'à 200 m, tirant par intermittence, plaçant quelques coups au but intéressants le long de la carlingue, sur les ailes, dans l'habitacle, qui ont déclenché un incendie. Le Boche a perdu le contrôle et s'est écrasé droit devant lui. À ce moment, j'ai noté quelques traçantes venant de derrière moi. J'ai dégagé brusquement à gauche en grimpant dans un nuage bas. Je n'ai jamais su qui ou quoi m'avait tiré dessus, mais c'était probablement le troisième Fw 190 après s'être débarrassé de son bombardier. »
Righetti reçoit le crédit d'un Ju 88 sûr et d'un Fw 190 probable, le *1st Lieutenant* Bernard H. Howes de deux Fw 190 et d'un Ju 88 et le *2nd Lieutenant* Richard G. Gibbs d'un Ju 88 et d'un Fw 190. Howes, dans son compte rendu, ajoutera qu'il a vu le Ju 88 s'écraser dans un village « où il a explosé en détruisant tout un tas de maisons ».
À l'autre extrémité des rafales, Fritz Lorbach se souvient de ce qui s'est passé quand les Mustang lui sont tombés dessus :
« Notre altitude était de 150 m, celle des nuages de 300 m. Kollhoff et Lorbach ont désaccouplé leurs appareils, et les Me 109 ont voulu atteindre les nuages, mais ils ont été descendus avant. Le Mistel de Pietschmann a percuté le sol. Kollhoff a réussi un atterrissage de fortune sur une rive de la Sude, mais il a été mitraillé au sol ; un membre de son équipage a été tué, et lui-même a été blessé à l'épaule. L'équipage de mon Ju 88 n'a pas été blessé, bien que le moteur gauche ait été incendié, et j'ai fait un atterrissage forcé dans les bois. »
Righetti, un pilote doué et particulièrement bagarreur, porte son palmarès à 7,5 victoires (score final).
Bonne journée pour Howes, qui devient as après ses deux Bf 109 crédités le jour de Noël 1944 ; il ajoutera un Bf 108 le 19 février. Il ne rentrera pas d'une mission sur Prague, le 3 mars 1945,



◤ et ▲ Les Mistel pris sous le feu des mitrailleuses (et la cinémitrailleuse) du *1st Lieutenant* Bernard H. Howes (343rd *Fighter Squadron*, 55th *Fighter Group*), le 3 février 1945. On note que l'un des composites comportait un Bf 109, dont on distingue parfaitement le pilote sauter en parachute.

pour les raisons qu'explique son chef de section, le *1st Lieutenant* Marvin Satenstein :

« Nous cherchions des objectifs d'opportunité, quand nous avons repéré l'aérodrome de Prague-Letnany avec de nombreux E/A parqués. Ma section (*Red Flight*) et le reste de la *Yellow Section* avons décidé de passer à l'attaque. Nous avons effectué nos passes de manière individuelle. Au cours de l'une d'elles, le Lt. Liles [*1st* Lieutenant Brooks J. Liles] a été atteint par la *Flak* légère sur le côté droit du moteur. Il a dit qu'il avait été touché. Je volais juste au-dessus et derrière lui et je pouvais voir qu'il avait toujours le contrôle de son appareil mais qu'il perdait de la puissance. Il a continué sur 5 ou 6 km vers le sud et a réussi à se poser sur le ventre dans un champ. J'ai vu le Lt. Liles évacuer son avion avant qu'il ne prenne feu.

« Les six autres appareils ont tourné en rond autour du lieu du crash, et le Lt. Howes, *Tudor Yellow 3*, nous a avertis qu'il allait se poser pour récupérer le Lt. Liles. Après un premier essai, le Lt. Howes a réussi un atterrissage impeccable dans le champ. Après avoir jeté tous leurs équipements, Howes et Liles ont pu monter dans l'appareil. Il a semblé qu'il avait beaucoup de mal à rouler. Howes nous a appelés : *"Les mecs, croisez les doigts et on va y arriver"*. Les roues ont quitté le sol, mais l'avion a paru en manque de puissance et est retombé. Puis, il a rebondi dans les airs, basculé sur son aile gauche en perte de vitesse et s'est écrasé quelques mètres plus loin. Il a pris feu, mais j'ai vu Howes et Liles s'éloigner vers l'est en direction d'une autoroute. Les deux pilotes avaient l'air indemnes et m'ont fait des signes quand je les ai survolés. »

Liles attendra la guerre de Corée pour devenir un as, ajoutant 4 MiG-15 au Fw 190 qu'il avait descendu le 14 janvier 1945.

▼ Le *Lieutenant Colonel* Elwyn G. Righetti, commandant le 338th *Fighter Squadron* du 55th *Fighter Group*, dans son P-51D (44-14223), baptisé KATYDID. Il prendra la tête du groupe le 22 février 1945. (National Museum of the Air Force)

UN MYSTÈRE RÉSOLU

Le 9 février, la KG(J) 54, première escadre de bombardement transformée sur Me 262, effectue sa première sortie opérationnelle. Quinze appareils, sous les ordres du *Kommodore* en personne, l'*Oberstleutnant* Volprecht Riedesel Freiherr von und zu Eisenbach (ouf !), tentent d'intercepter la mission n° 824 de la *Eighth* qui dirige ses quadrimoteurs sur Magdebourg, Weimar, Lutzkendorf et Quakenbrück. Malheureusement pour eux, les jets se heurtent à une horde de P-51 appartenant aux 789th, 357th et 359th FG. C'est un très mauvais départ pour l'escadre allemande, qui perd quatre appareils descendus en flammes, un fortement endommagé et un sixième posé dans la nature en panne de turbines. On compte trois tués du côté allemand, dont le *Kommodore*, et un disparu du côté américain, le *Captain* James W. Browning (363rd FS, 357th FG).

Ce matin-là, Browning a décollé en compagnie du *Captain* Donald H. Bochkay, tous deux comme « spares », c'est-à-dire prêts à prendre la place d'un avion victime d'une panne. Bien qu'aucun incident n'ait été noté pendant et après le décollage et que rien ne les y obligeait, Browning et Bochkay ont décidé d'un commun accord de poursuivre la mission. Bochkay :

« À 11h45, le Capt. Browning a poursuivi deux Me 262. Je protégeais ses arrières et ai continué jusqu'à ce que je sois en position plus favorable que lui. J'ai alors appelé le Capt. Browning pour lui dire que je prenais le relais et qu'il me couvre. Quand j'ai ouvert le feu sur le second Me 262, le Capt. Browning m'a appelé pour me dire de continuer et qu'il me couvrait. Nous étions à 7 300 m au-dessus de Fulda. »

C'est le dernier signe de vie que donne Browning avant de disparaître sans laisser de traces. Enfin, pas tout à fait. Le 13 février 1945, la Croix rouge avise l'Air Force de la découverte des restes du *Captain* Browning et de l'épave de son P-51D, entièrement calcinés, près de Würges, à 30 km au nord-ouest de Francfort sur le Main. Si son sort est désormais connu, ce qui lui est arrivé reste un mystère. Dès la pénétration des armées américaines en Allemagne, l'Air Force dépêche des centaines d'investigateurs afin de retrouver les corps des aviateurs tombés en territoire ennemi ; certains seront rapatriés à la demande des familles, d'autres laissés dans la sépulture que leur ont donnée les Allemands. Le 5 août 1947, une équipe interroge le maire de la petite ville de Wörsdorf, située à 4 km de Würges. Celui-ci explique que, le 9 février, il a vu un combat entre plusieurs chasseurs américains et un avion allemand et que ce dernier en a percuté un, les deux tombant en flammes. De l'avion allemand a été extrait le corps sans vie du Freiherr von Riedesel ; une pièce de l'avion américain (probablement la base de la verrière) portait le nom ZARNKE encore visible. Le doute est ainsi levé : le 9 février, Browning avait emprunté l'appareil (44-15630) du *1st Lieutenant* Glenwood A. Zarnke ; il est donc évident qu'il a été percuté par le Me 262. Sa dépouille, intransportable, sera laissée dans le cimetière de Würges. Sa huitième et dernière victoire ne lui sera jamais homologuée.

ROBIN OLDS FÊTE LA SAINT-VALENTIN

Un pilote, qui fera beaucoup parler de lui... 22 ans plus tard, se distingue à nouveau le 14 février. Il s'agit du *Major* Robin Olds, qui commande le 434th FS du 479th FG. Déjà titulaire de 7 victoires, dont un triplé, il renouvelle cet exploit le jour de la Saint-Valentin, quand il se trouve impliqué dans une grosse bagarre dans la région de Magdebourg. Il conduit sa section derrière quatre Bf 109 ; deux déclenchent immédiatement un tonneau, les deux autres poursuivent leur route. Erreur fatale !

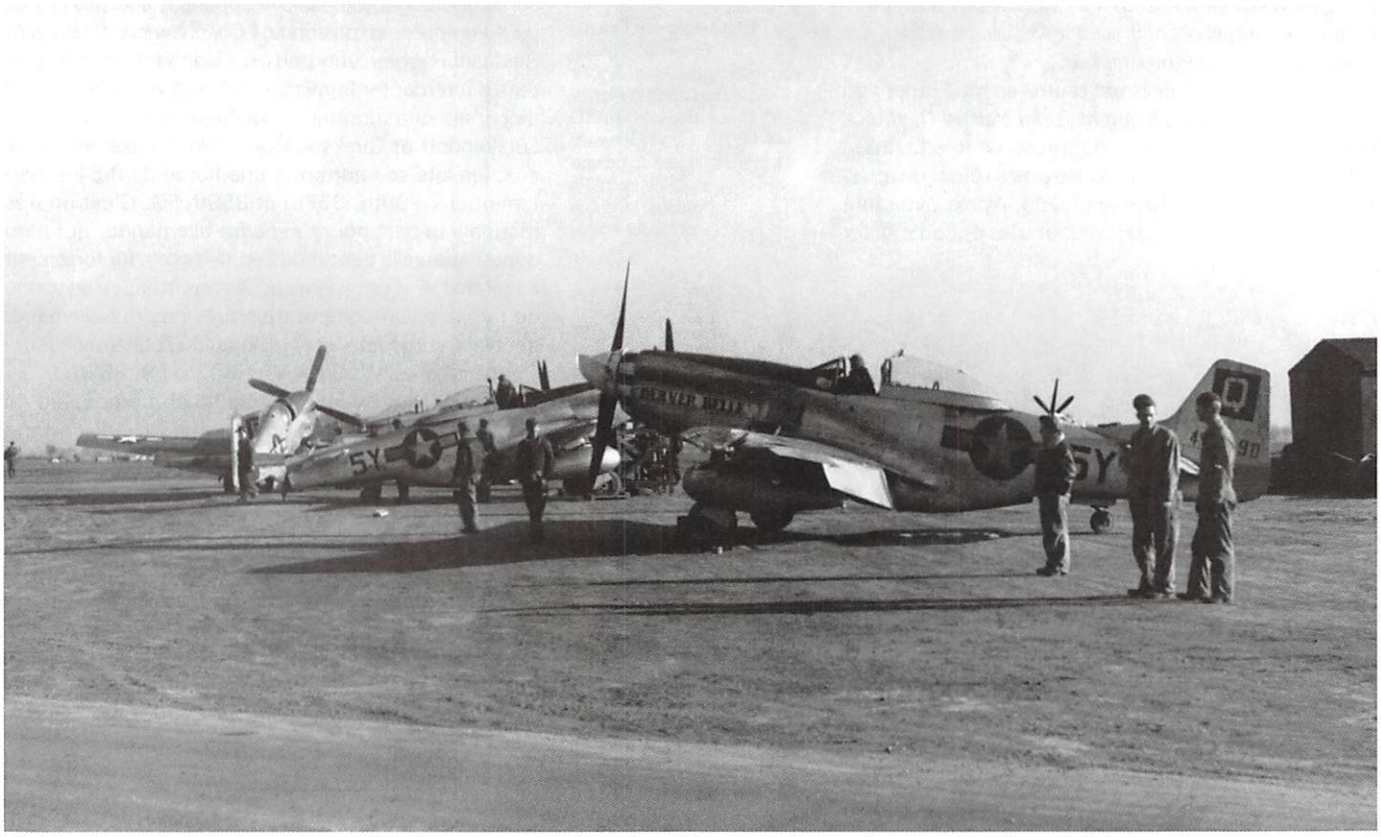
« Craignant qu'il n'imite les deux premiers, j'en ai aligné un soigneusement dans mon K-14 et ajouté une légère correction vers le haut pour prendre en compte la distance considérable qui nous séparait, environ 450 m. J'ai appuyé sur la détente un court instant, et, à ma grande surprise, je l'ai touché. Le Boche a engagé un timide virage sur la droite. Prenant mon temps, je l'ai à nouveau cadré dans mon collimateur. Une autre courte rafale a produit les mêmes effets. M'étant rapproché entre-temps, j'ai pointé le réticule droit sur son cockpit, ai légèrement corrigé la hauteur et lui ai envoyé une nouvelle rafale. Il a été touché à l'endroit précis que je visais ; de la fumée noire s'est échappée de son moteur, et il est parti dans une vrille incontrôlable. »

Olds ajoute un second Bf 109, quelques instants plus tard, et termine sa série sur un Fw 190 : « Emporté par mon élan, je suis arrivé à sa hauteur. Le pilote était effondré sur son siège, la verrière avait été fracassée et le flanc de l'avion criblé de balles. J'ai rappelé ma section, et nous avons grimpé dans un cirrus au moment où le Fw 190 piquait droit vers le sol ».

Comme on le sait (ou pas), Olds reprendra du service au Viêtnam, à la tête du 8th *Tactical Fighter Wing*, avec lequel il remportera quatre nouvelles victoires (portant son total général à 17) au printemps 1967. Et qu'on ne vienne pas nous dire qu'il n'a pas tout fait pour descendre un cinquième MiG...

Ce même 14 février, la joie renaît à Rosières-en-Haye, où se posent les premiers P-51D destinés à rééquiper le PIONEER MUSTANG GROUP, qui – enfin – retrouve sa fière devise ! Le 354th FG ne perd pas de temps à les mettre en œuvre, puisqu'il effectue sa première sortie sur sa nouvelle monture le 16, s'offrant même le luxe d'abattre trois Bf 109 – enfin, presque... un perd son

▼ Le P-51D-25-NA (44-73090) du *1st Lieutenant* John A. Walker, appartenant au 384th *Fighter Squadron*, 364th *Fighter Group*, à Honnington, le 15 février 1945. À constater l'état du bord d'attaque de l'aile gauche de DENVER BELLE et l'état de l'appareil au second plan, il semble que la photo ait été prise au milieu de la zone technique du groupe.



▲ Robin Olds sur son P-51 SCAT VI. Une certaine confusion règne à propos de son identité, certaines sources le donnant pour le P-51K 44-11746, d'autres pour le P-51D 44-72922. Une chose est certaine, ses dernières victoires de la guerre ont été remportées sur un P-51K. Pour le profil en couleur, nous avons opté pour le P-51K. (National Museum of the Air Force)

empennage en effectuant une manœuvre trop violente et un second... son pilote, qui saute avant même qu'on ne lui tire dessus !

Le 18 février, le Mustang rencontre un adversaire inattendu. De retour d'une mission d'escorte, le *Major* William T. Halton Jr. (487th FS, 352nd FG) et son ailier, le *2nd Lieutenant* Albert L. Peterson, aperçoivent deux chasseurs russes, vaguement identifiés comme des Yak, au nord-est de Francfort sur l'Oder. Halton vire dans leur direction et leur envoie les signaux de reconnaissance. Tout semblant normal, il reprend son cap d'origine et découvre alors que son ailier a disparu. Peterson a, en effet, été descendu par l'un des Soviétiques ; il regagnera son unité le 1er mai.

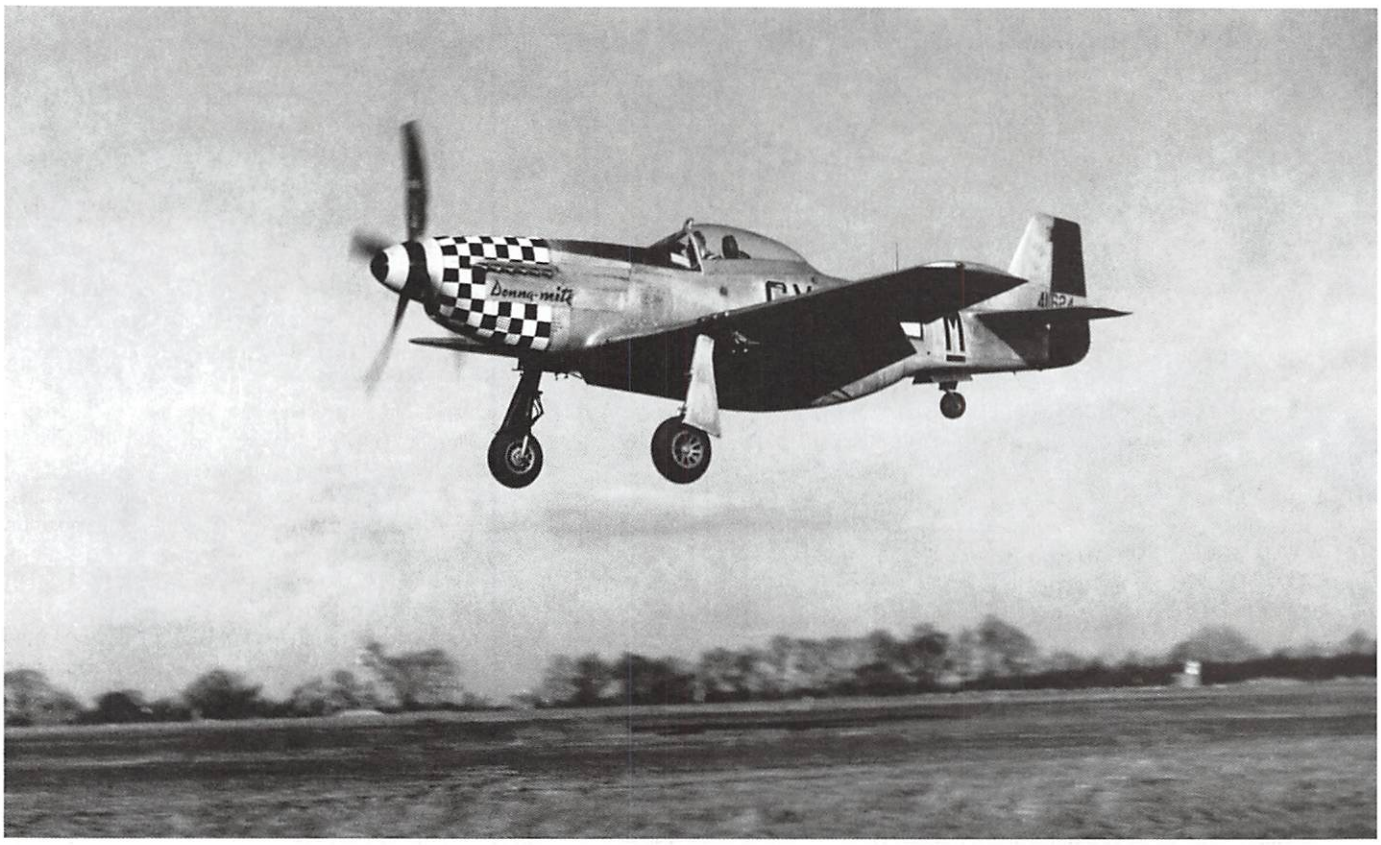
Le 22 février débute l'opération « Clarion » ; la mission n° 841 de la *Eighth* est exécutée par 1 372 bombardiers (escortés par 817 chasseurs) à une altitude inhabituelle, 3 500 m, de manière à améliorer la précision. Les chasseurs conventionnels allemands restent pour la plupart au sol, seuls montant au combat les Me 262 de la JG 7 et de la KG(J) 54. Ce ne sera pas une grosse réussite : pour 2 B-17 et 3 P-51 revendiqués, les jets laissent 9 avions et 2 pilotes sur le tapis. Cinq Me 262 sont homologués à la chasse américaine , dont un au *Major* Wayne K. Blickenstaff (sa 5e victoire après son quadruplé du 27 novembre) du 350th FS, 353rd FG.

Le 25 février, ce sont encore plus de 1 000 quadrimoteurs qui sillonnent les cieux du *Reich* (mission n° 847), sous bonne escorte de quelque 700 chasseurs. La Luftwaffe tente de s'y opposer avec les moyens du bord, mais les JG 300 et 301 sont occupées à l'Est. Quant à la KG(J) 54, elle va à nouveau jouer de malchance. À Kitzingen, le II. *Gruppe* vient de faire décoller 16 Me 262 pour un vol d'entraînement, tandis qu'à Giebelstadt, le I. *Gruppe* manifeste une intense activité. C'est le moment que choisit le 38th FS du 55th FG pour faire irruption, comme le rapporte le *Captain* Donald E. Penn : « J'ai remarqué deux Me 262 en l'air et deux autres en train de décoller de Giebelstadt. Nous volions à 4 000 m, et j'ai donné l'ordre au *Squadron* de larguer les bidons et d'engager les E/A ». En moins de dix minutes, ses pilotes vont envoyer 6 jets au tapis (7 revendiqués), le *Captain* Donald M. Cummings s'offrant un doublé.

Une heure plus tard, le 338th FS du même groupe et les P-47 Thunderbolt du 373rd FG viennent finir le travail, ne détruisant pas moins de 8 Me 262 au sol, portant le total à 14 appareils perdus par les deux *Gruppen* de la KG(J) 54.

North American P-51K-5-NT (44-11746)

Major Robin Olds
Commandant le 434th *Fighter Squadron*,
479th *Fighter Group*
Wattisham, décembre 1944.



▲ Le *Captain* Vincent P. Gordon (343rd *Fighter Squadron*, 55th *Fighter Group*) à bord de LADY VAL (44-14348). (National Museum of the Air Force)

MARS : ET ÇA REPART ?

Pour les pilotes de Mustang, le mois de mars 1945 sera à peu près aussi frustrant que celui de février. Ils passeront leurs nerfs sur les cibles au sol, mais les Allemands ne tardent pas à leur ménager de très mauvaises surprises, comme un mélange d'avions en bon état, d'autres irréparables et même des leurres alignés le long d'une piste. Cibles, ô combien tentantes ! mais fortement défendues par des dizaines de bouches à feu prêtes à descendre les plus téméraires. Les aviateurs de la *Eighth* détruiront plusieurs centaines d'avions allemands, mais à un coût très élevé.

Autre souci, les stocks de balles incendiaires sont au plus bas ; leur usage est donc strictement encadré : interdites pour l'entraînement, elles ne sont montées que dans une seule mitrailleuse par aile. Bientôt, les *Fighter Groups* recevront les nouvelles balles incendiaires T-48, spécialement conçues pour mettre le feu au carburant des jets allemands mais qui feront aussi merveille sur les autres avions. Le passage généralisé à l'essence de 150 degrés d'octane, prévue pour éviter

l'encrassage des bougies, pose d'autres problèmes, comme la fusion des sièges de soupape et la distension des tiges, nécessitant des changements de moteur à un rythme inhabituel et très pesant pour les mécanos. C'est aussi à cette période qu'apparaissent les premiers radars d'alerte de queue AN/APS-13.

Le 2 mars, le 355th FS du 354th FG survole les aérodromes de Fulda puis de Cassel pour un *sweep*. Au-dessus de ce dernier, les Mustang rencontrent deux Me 262 de la 1./KG(J) 54 : le premier tombe victime du *Captain* Bruno Peters (il lui sera compté comme *unconfirmed destroyed* [7]) et le second du *Flight Officer* Ralph Delgado Jr., probablement, à tout juste 20 ans, l'un des plus jeunes vainqueurs d'un jet allemand.

Le 10 mars, le 359th FG escorte une mission sans histoire, quand le 370th FS est appelé à l'aide pour intercepter des avions à réaction près de Coblence, qu'il ne trouvera pas. Quelques minutes plus tard, le reste du groupe reçoit l'ordre de se diriger vers le pont Ludendorff à Remagen, attaqué par des Fw 190 et des Ar 234. Malheureusement, personne ne s'est chargé d'avertir la DCA qui défend le pont, et les Mustang sont rapidement pris sous le tir croisé des batteries américaines sur la rive gauche du Rhin et les batteries allemandes sur la rive droite. Deux sont immédiatement touchés des deux côtés : le *2nd Lieutenant* James W. McCormack est tué aux commandes de son appareil, et le *1st Lieutenant* George H. Blackburn subit le même triste sort quand son avion s'écrase à quelques kilomètres de là. Ray Wetmore est également touché ; une aile en feu, ne parvenant pas à se débarrasser de sa verrière, en panne de carburant, il se pose sur le ventre à Saint-Trond. Le journal de marche du 359th relate l'incident avec un certain humour : « Dire simplement qu'il a été touché par la *Flak* et a dû se poser sur le ventre passerait sous silence le drame qu'il a vécu, pris au piège dans un avion en flammes. Cela omettrait deux faits : le premier, qu'il était en feu, et le second qui n'a ménagé ni ses nerfs ni sa confiance en lui, que le personnel de St. Trond a dû utiliser des pieds-de-biche pour dégager la verrière et lui permettre de sortir ». Le P-51 de Wetmore était équipé de cette fameuse caméra logée sur l'appuie-tête ; or, pour éjecter la verrière, il faut d'abord la faire coulisser avec la manivelle, de manière à faire passer le croisillon derrière la caméra. Ce n'est seulement qu'elle peut être éjectée. Sans doute sous le stress, Wetmore a oublié le mode d'emploi et, du coup, a bloqué la verrière en position fermée ! Il s'en sort bien, mais il n'est pas à exclure que plusieurs pilotes ont pu trouver la mort pour avoir, eux aussi, négligé cette procédure.

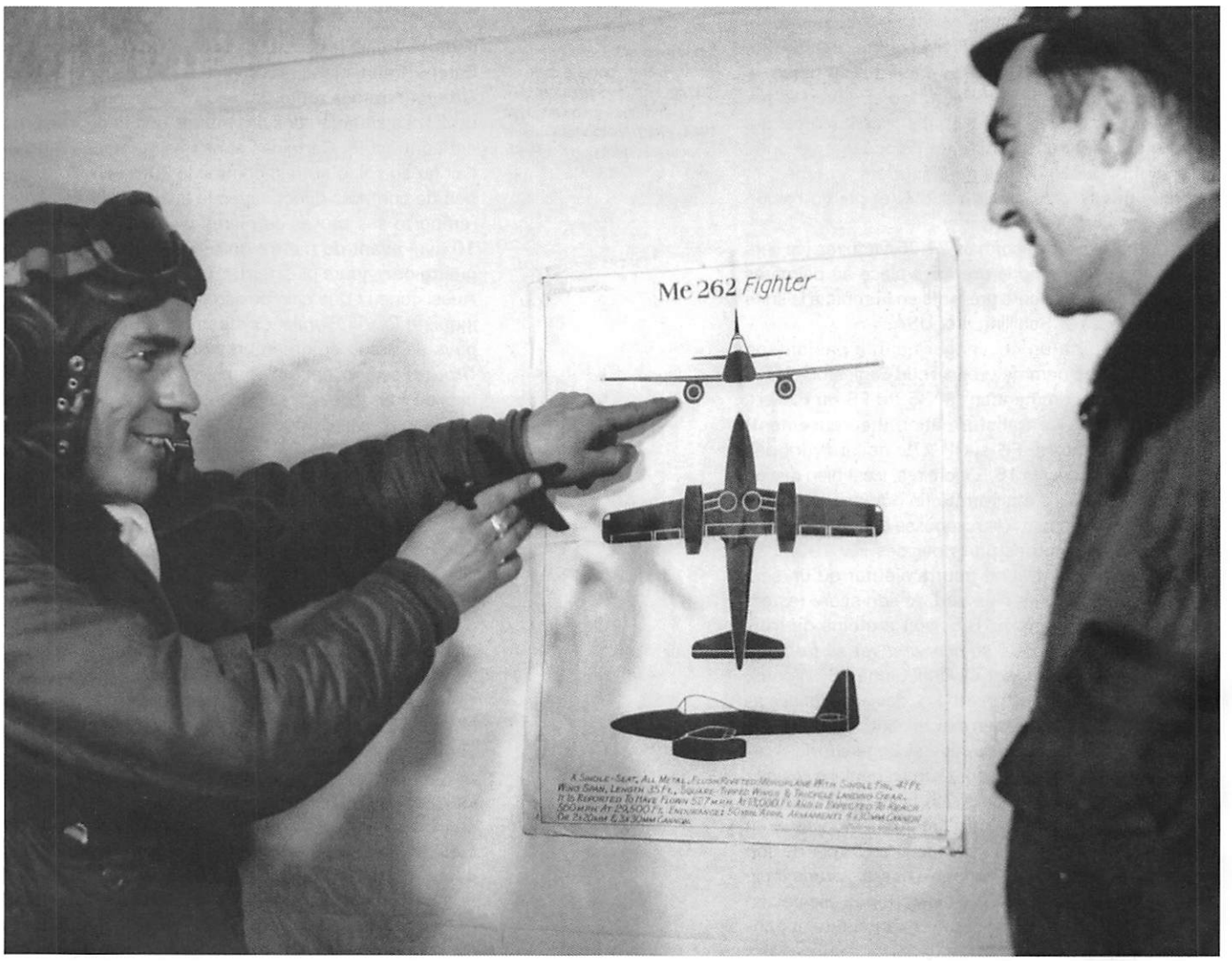
Wetmore prend sa revanche le 15 mars. Ce jour-là, le 359th FG escorte des bombardiers jusqu'à Oranienburg, près de Berlin. À 15h00, il commande le *Red Flight* du 370th FS :

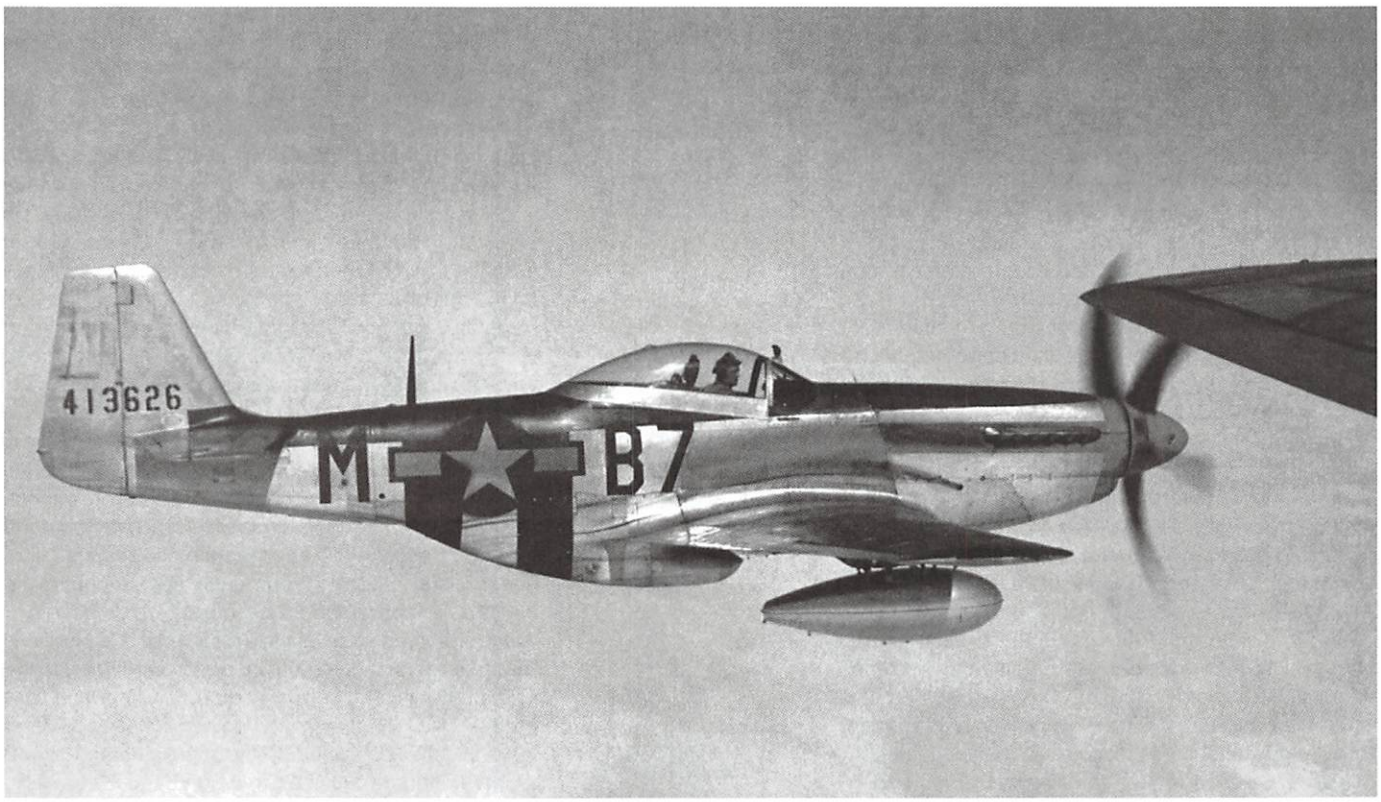
« Au sud-ouest de Berlin, j'ai aperçu deux Me 163 tournant en rond à 6 000 m, à 30 km de Wittenberg. J'ai grimpé droit sur eux et, parvenu à 7 500 m, je m'en suis pris à l'un des deux, légèrement en dessous de moi.

[7] Cette catégorie, propre à la *Ninth Air Force*, se situe entre la victoire confirmée et la victoire probable ; c'est-à-dire que tout milite en faveur de la destruction de l'avion ennemi, *sauf* qu'il n'y a ni témoin ni film de cinémitrailleuse pour l'attester.

◀ Le *2nd Lieutenant* LeRoy C. Pletz (352nd *Fighter Squadron*, 353rd *Fighter Group*), de retour de mission, se présente à l'atterrissage à Raydon, le 5 février 1945. Son P-51K-5-NT (44-11624) a été baptisé DONNA-MITE, sans doute un jeu de mot avec le prénom de sa fiancée.

▼ Le *Flight Officer* Ralph Delgado Jr., maquette en main, montre à l'un de ses équipiers du 355th *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*, comment il a descendu son Me 262 le 2 mars 1945.





▲ Le *Lieutenant Colonel* Roy A. Webb Jr., officier des opérations du 361st *Fighter Group*. Son P-51D-5-NA, baptisé SWEET THING IV (sur le côté gauche), porte le code du 374th *Fighter Squadron*, qu'il a commandé jusqu'en juillet 1944. Webb remportera quatre victoires, dont une sur P-47.

Quand je me suis rapproché à 3 000 m, il m'a vu, a allumé son réacteur et est parti en chandelle à 70°. Vers 7 800 m, son réacteur s'est éteint, et il a exécuté un tonneau. J'ai piqué derrière lui et ai redressé à 600 m, toujours dans ses six heures. Pendant mon piqué, le badin a indiqué jusqu'à 965 km/h. J'ai ouvert le feu à 200 m. Des débris ont volé dans tous les sens. Il a viré brutalement sur sa droite, et j'ai tiré une seconde fois. La moitié de son aile gauche a été arrachée, et l'avion a pris feu. Le pilote a sauté, et j'ai vu l'avion percuter le sol. »

Ray Wetmore, avec désormais 21,25 victoires (ce sera son score final), prend la première place au palmarès des as américains encore présents en Europe, à la suite du retour de Dave Schilling aux USA.

Cependant, il y a un challenger qui n'a pas dit son dernier mot. Il se nomme Glenn Todd Eagleston, *Major* de son état et commandant le 353rd FS du PIONEER MUSTANG GROUP. La transformation (heureusement) temporaire du 354th FG sur P-47D ne lui ayant pas permis de dépasser les 16,5 victoires, il est bien décidé à reprendre là où il s'était arrêté fin octobre 1944. Ce 15 mars 1945, venant à la rescousse d'un malheureux P-38 attaqué de toutes parts par des Fw 190, il en abat un. Cependant, il ne pourra ajouter qu'un seul autre succès, dix jours plus tard, et son score restera définitivement bloqué à 18,5, soit à moins de trois longueurs de Wetmore – *so near and yet so far !*

Le 22 mars, le *Lieutenant Colonel* Sidney S. Woods, commandant en second du 4th FG, devient le seul « as en un jour » de son groupe en descendant 5 Fw 190 D-9 du III./JG 54 entre Fürstenwalde et Eggersdorf.

Le 24 mars, le *1st Lieutenant* Otto D. Jenkins, as aux 8,5 victoires du 362nd FS, 357th FG, trouve une mort stupide (mais quel accident n'est-il pas stupide ?) en fêtant la fin de son tour d'opérations au retour de son ultime mission : lors d'évolutions à basse altitude (*buzzing*) au-dessus de la piste de Leiston, une aile de son P-51D heurte un arbre ; il est tué instantanément dans le crash qui s'ensuit.

AVRIL : LA DERNIÈRE LIGNE DROITE

Avril 1945 est le dernier mois complet de la guerre en Europe. Enfin, presque complet, parce que sept *Fighter Groups* cessent toute activité opérationnelle au soir du 21. La situation des différentes unités de Mustang est contrastée. Certaines sont très occupées tant en l'air qu'au sol, d'autres, comme le 20th FG, n'ont que peu de contacts directs avec la Luftwaffe ; ce *Group* remporte ses toutes dernières victoires aériennes le 10 avril avant de mettre un terme à ses missions de guerre onze jours plus tard.

Aussi curieux que cela puisse paraître, cette situation inquiète le VIII *Fighter Command*. Après le retour au pays de nombreux membres historiques des *Fighter Groups*, ceux-ci ont été remplacés par de jeunes loups bien décidés à devenir as à leur tour. Or, le peu de cibles que leur offre la Luftwaffe laisse à penser qu'ils seront déjà très chanceux s'ils revendiquent une victoire. C'est la raison pour laquelle beaucoup vont s'acharner sur les aérodromes allemands, n'hésitant plus à effectuer des passes multiples et s'exposant ainsi plus que de raison à la *Flak* allemande.

Dire que, en avril 1945, la Luftwaffe est moribonde est un euphémisme. Coincée entre les Alliés occidentaux à l'ouest et les Soviétiques à l'est, opérant depuis un périmètre qui rétrécit chaque jour, désorganisée par les nombreux changements de terrains nécessités par l'évolution des combats terrestres, privée de carburant, elle ne se bat pas moins avec l'énergie du désespoir, qui confine au fanatisme. D'ailleurs, les jusqu'au-boutistes tentent un dernier coup de poker.

Le 7 avril, la Luftwaffe lance l'opération « Werwolf », au cours de laquelle 143 volontaires du *Rammkommando Elbe*, formés à la hâte (certains n'ont encore jamais piloté de Bf 109 !), sont censés se précipiter sur les bombardiers américains pour les percuter volontairement. Près de 120 carcasses de Bf 109 sont retrouvées sur ce qui reste du territoire du *Reich* dans les jours qui

suivent ; par chance, seulement 32 pilotes ne rentrent pas. Selon les comptes rendus allemands, 45 appareils du *Rammkommando Elbe* ont été abattus par la chasse américaine, ce qui concorde avec les statistiques des *Eighth* et *Ninth*, qui listent 82 victoires, tous types confondus, pour cette journée. Le *1st Lieutenant* Richard G. Candelaria (453th FS, 479th FG) revendique 4 Bf 109 (total 6 vic.) ; il sera tué par la *Flak* six jours plus tard.

L'opération « Werwolf » passe totalement inaperçue des Américains, en dépit des 21 bombardiers percutés, l'état-major attribuant ce nombre anormalement élevé à une coïncidence ! Plus inquiétante pour eux est l'augmentation sensible des attaques de Me 262, menées parfois en nombre supérieur à une vingtaine de machines. Le VIII *Bomber Command* décide d'en finir une fois pour toutes avec ces maudits avions à réaction. Alors, le 10 avril, pas moins de 1 232 quadrimoteurs vont écraser sous leurs bombes huit aérodromes suspectés d'abriter des *Wunderwaffen* (mission n° 938). Ils sont accompagnés par 14 *Fighter Groups*, totalisant 868 appareils.

LE GRAND MASSACRE DES JETS

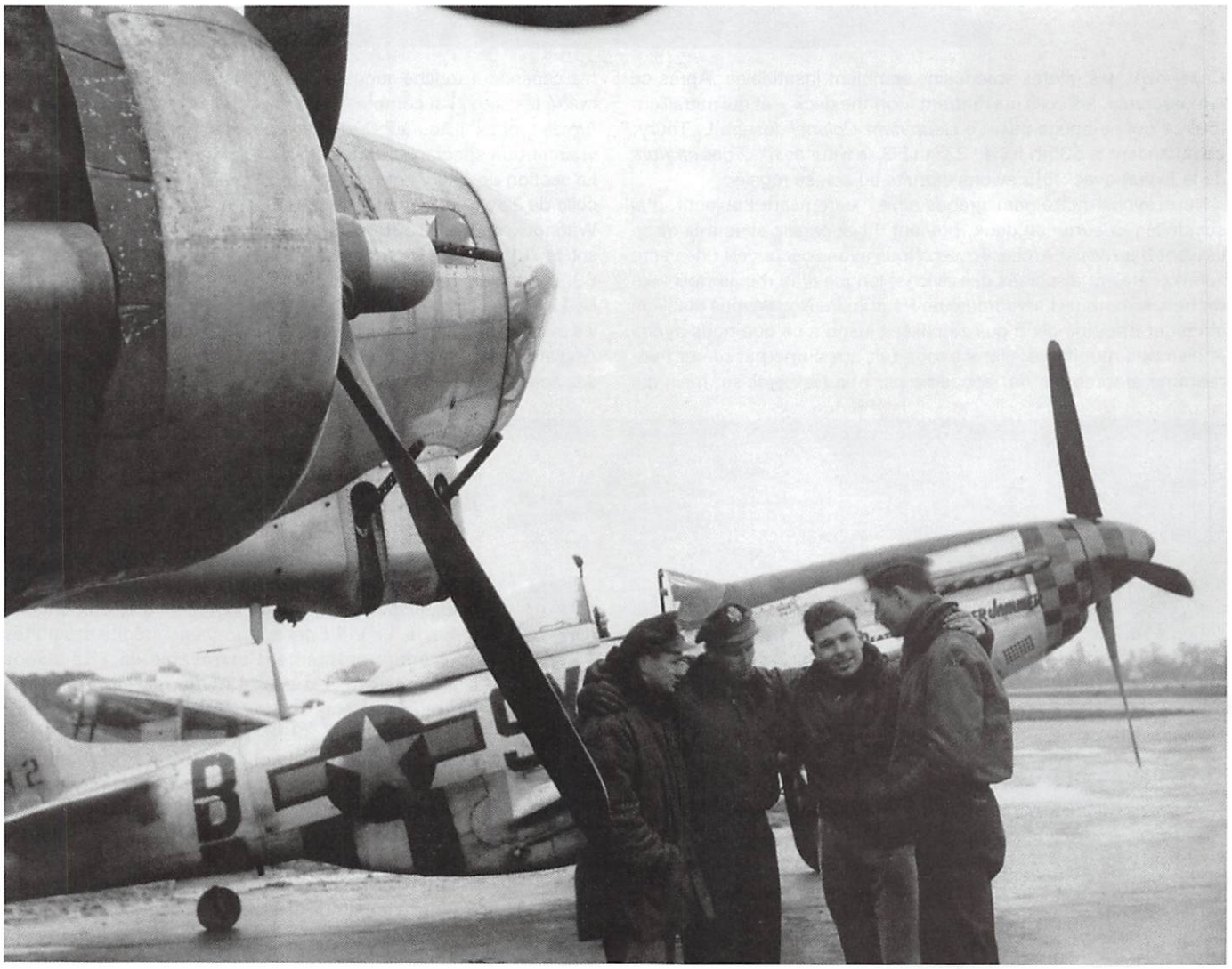
Le 10 avril 1945 passera dans les annales de la chasse américaine sous le vocable de « Great Jet Massacre ». La JG 7 fait décoller 42 appareils et la I./KG(J) 54, 21. Le premier round est à l'avantage des Me 262. Bien que leurs formations massives soient dispersées par les Mustang, ils n'en réussissent pas moins à descendre une dizaine de B-17.

Le *Captain* John K. Hollins, qui commande deux *Flights* du 79th FS (20th FG), balaye la route en avant des bombardiers. À proximité de l'aérodrome de Parchim, il aperçoit des Me 262 en train de décoller :

« Nous étions à 1 800 m. Nous avons vu deux Me 262 à 600 m, volant dans notre direction sur nos onze heures, à 800 m de distance, en légère montée. J'ai exécuté un tonneau, largué mes bidons, mis les gaz à fond et piqué à un angle de 60°, ce qui m'a amené directement dans la queue d'un E/A à une distance de 600 m. À 200 m, j'ai tiré une rafale de quatre secondes par plein arrière. Ma vitesse atteignait environ 800 km/h. Le jet avait mis la gomme à fond pour s'échapper en grimpant. Ma rafale l'a touché en plein milieu du fuselage, et il a explosé. Les autres jets nous ont évités en faisant parler leur vitesse. »

Bientôt, les 262 tombent à court d'essence ou de munitions et doivent rentrer à leur terrain. Un autre danger les guette, car ils y sont attendus par les chasseurs américains. Selon les sources les plus fiables, 27 Me 262 sont envoyés au tapis, faisant au moins 7 morts et disparus ; les 23 bombardiers américains revendiqués ne permettent pas d'équilibrer le bilan. La JG 7 a quasiment été rayée de l'inventaire de la Luftwaffe, quant à le KG(J) 54, ce nouveau coup dur entraîne sa disparition.

▼ « Big Friends » et « Little Friends ». Le *1st Lieutenant* Arthur C. Cundy (352nd *Fighter Squadron*, 353rd *Fighter Group*) discute avec les pilotes des bombardiers qu'il a escortés. Cundy sera tué le 11 mars 1945, quand il sera forcé de se poser d'urgence dans la Manche ; il comptait 6 victoires. Derrière le groupe, le P-51D 44-15092 de Cundy, baptisé ALABAMA RAMMER JAMMER.



Cependant, les pilotes américains semblent insatiables. Après ce « massacre », les voilà qui rentrent « on the deck » et qui mitraillent tout ce qui ne bouge pas. Le *Lieutenant Colonel* Joseph L. Thury, commandant le 505th FS du 339th FG, le futur as n° 2 des *strafers* de la *Eighth* avec 25,5 avions détruits au sol, se régale :

« Nous avons quitté nos "grands amis" juste avant l'objectif. J'ai scindé le *Squadron* en deux, prenant 11 appareils avec moi et en laissant 8 au *Major* Archie Tower. Nous avons découvert une vaste zone où étaient dispersés des avions, longue d'au moins trois kilomètres, au nord de l'aérodrome de Neuruppin. Nous avons établi un circuit et effectué dix à quinze passes jusqu'à ce que nous ayons épuisé nos munitions. Nous avons fait aussi une passe sur l'aérodrome proprement dit, accueillie par une *Flak* précise, mais qui n'a cependant touché aucun de nos 11 avions. Quand nous avons quitté les lieux, j'ai compté 35 gros incendies et 20 plus petits. La fumée montait jusqu'à 2 000 m et recouvrait une large zone. C'était vraiment un spectacle formidable ! »

La section de Thury est créditée de 26 avions ennemis détruits, et celle de Tower, qui, pendant ce temps, a attaqué l'aérodrome de Wittstock, de 32. Le 339th FG revendique 64 appareils allemands au sol, le 78th FG, sous les ordres de John Landers, 52 et le 355th FG, 69. Les pertes des P-51 pour la journée s'élèvent à 10 pilotes.

Le 12 avril, le 352nd FG effectue sa dernière sortie depuis la Belgique, les avions allant se poser directement à Bodney. Enfin ! le retour en Angleterre tant attendu... Il lui faudra quatre jours pour reprendre ses activités aériennes.

« HIT'EM HIGH AND LOW ! [8] »

Le 16 avril voit la dévastation complète d'un grand nombre d'aérodromes allemands, en particulier ceux, jusque-là demeurés intacts, situés en Bohême-Moravie. Le VIII *Fighter Command* crédite ses unités du nombre proprement incroyable de 752 avions allemands ratissés au sol ! Quatre *Fighter Groups* rentrent avec plus de 100 victoires : 78th FG (135), 353rd FG (131), 339th FG (118) et 4th FG (105). C'est la seconde fois que le 359th FG revendique plus de cent avions au sol. Leurs pertes globales s'élèvent à 12 pilotes.

À la tête du 78th FG se trouve le *Lieutenant Colonel* John D. Landers :

« Nous fournissions la couverture de la 3rd *Air Division* dans le secteur Pilsen/Prague. En tant que commandant de groupe, je volais avec le 84th FS. Nous sommes arrivés sur zone à 14h30 et nous

◀ Le *1st Lieutenant* Philip E. Petitt du 503rd *Fighter Squadron*, 339th *Fighter Group*, devant son P-51D-5-NT (44-11325 – D7-K) PRINCESS PAT à Fowlmere, en février 1945. Petitt remportera 2 victoires, dont la première à bord de cet appareil, porté disparu avec un autre pilote, le 7 avril.

avons survolé plusieurs terrains inoccupés, puis sommes arrivés à Prague-Kakowice, où nous avons observé plus de 80 avions de tout type. Nous sommes descendus à 900 m et avons traversé le terrain selon un axe nord-sud pour repérer les emplacements de *Flak*. Deux *Squadrons*, les 83rd et 84th, ont poursuivi vers le sud, jusqu'à disparaître à l'horizon, puis ont fait demi-tour pour revenir en rase-mottes. La première passe a été assurée sud-nord pour tirer sur les 12 à 14 batteries de *Flak* avec une correction de 90°. Les Boches avaient dispersé leurs avions par groupes de deux à cinq tout autour de l'aérodrome avec quelques avions isolés dans des revêtements éparpillés ici et là.

« À ma première passe, j'ai choisi quatre He 177 alignés les uns à côté des autres. Deux ont pris feu quand j'ai tiré, et, après ma ressource, j'ai constaté que les quatre brûlaient. Je n'en revendique que deux, les deux autres ayant pu être détruits par un autre pilote. J'ai réalisé ma deuxième passe d'est en ouest sur deux nouveaux He 177. Les deux ont été incendiés. Les huit premiers P-51 à entrer en action ont mis 13 avions en flammes. Après la quatrième passe, j'ai compté plus de 50 incendies dans le périmètre, et quelques autres montaient des revêtements isolés.

« Nous avons déterminé un circuit d'est en ouest et, méthodiquement, nous avons réduit chaque appareil en cendres. Ma troisième passe en a enflammé deux de plus. À partir de là, nous avons attaqué les avions isolés, et, au cours de mes cinq nouveaux passages, j'en ai eu trois autres. Quatre ou cinq que j'avais endommagés ont été finis par d'autres pilotes. J'en avais sérieusement poivré deux que le type derrière moi a fait exploser. Quand je suis parti, il n'y avait plus que trois appareils intacts, et une section est descendue pour nous assurer un 100 %. Je revendique neuf He 177 détruits au sol. »

Le 83rd et le 84th sont crédités chacun de 58 victoires au sol et le 82nd de 19. Aucun pilote n'a été perdu au cours de la mission. Pour cet exploit, le 78th FG reçoit une *Distinguished Unit Citation*.

Le 4th FG est plus malchanceux, car il perd 7 pilotes (2 tués, 5 prisonniers) au-dessus de Prague-Kbely, tous du 336th FS, parmi lesquels le *Lieutenant-Colonel* Sidney S. Woods (prisonnier), commandant en second du groupe, qui menait la mission.

Le 17 avril est la dernière grande journée de tir aux pigeons d'argile. Le VIII *Fighter Command* affiche un joli tableau de chasse, quoique moins impressionnant que celui de la veille et plus coûteux : 286 avions détruits au sol pour la disparition de 17 pilotes ; parmi ceux-ci se trouve l'une des grandes figures de la chasse américaine : le *Lieutenant Colonel* Elwyn G. Righetti, commandant le 55th *Fighter Group*.

Ce jour-là, le 55th FG escorte des bombardiers de la 3rd *Air Division* jusqu'à Dresde. Malgré un temps bouché, les Mustang découvrent l'aérodrome de Riesa-Canitz. Le *1st Lieutenant* Carroll D. Henry (338th FS), ailier de Righetti, rapporte la suite des événements :

« J'étais *Acorn White 2*, ailier du Lt. Col. Righetti. Nous avons rompu la formation et sommes partis à la recherche d'aérodromes ennemis. On en a vu un à dix heures. On est descendu sous la couverture nuageuse de 5/10e à 1 500 m et on a effectué un 360 à gauche à 900 m. *Windsor* a appelé le reste du *White Flight* pour lui dire d'attendre qu'il ait vérifié la *Flak*. Je l'ai alors appelé pour lui demander si je pouvais venir avec lui, et il m'a dit oui. On a abordé le terrain par son extrémité Nord et on l'a traversé d'est en ouest à 150 m. Un FW-190 était en train d'atterrir NE-SO à ce moment-là, et il m'a dit de m'en occuper, puisque je me trouvais entre lui et l'E/A. J'ai fait la passe et ai survolé le terrain sur 5 km à très basse altitude à la recherche de la *Flak*. J'ai alors fait demi-tour et effectué une passe sur une vaste étendue ouverte à environ 1 km au NO de l'aérodrome. J'ai repris de l'altitude en tournant autour de l'aérodrome et j'ai aperçu un P-51 qui perdait son liquide réfrigérant. Je l'ai appelé pour le prévenir. Il m'a répondu : *"Ici* Windsor. *Je suis touché et la pression d'huile baisse. Je ne peux pas rentrer. J'ai encore assez de munitions pour une nouvelle passe"*.

◀ Page de gauche, en haut : Le *Captain* John K. Hollins du 79th *Fighter Squadron*, 20th *Fighter Group*, remporte sa seule et unique victoire de la guerre, un Me 262, le 10 avril 1945, à bord de son P-51D-5-NA 44-14003.

[8] Frappez-les partout où ils sont !

◀ Page de gauche : À droite, le *Lieutenant Colonel* Joseph L. Thury, commandant le 505th *Fighter Squadron*, 339th *Fighter Group*, en compagnie du *Major* Archie A. Tower. Thury, qui n'obtiendra que 2,5 victoires aériennes, finira deuxième au palmarès des *strafers* de la *Eighth* avec 25,5 avions détruits au sol. Le score de Tower sera de 1,5 en l'air et 18 au sol, se classant ainsi à la quatrième place.

▲ C'est à bord de ce P-47D-20-NA (44-72227), également baptisé KATYDID, que le *Lieutenant Colonel* Edwyn G. Righetti, commandant le 55th *Fighter Group*, sera porté disparu près de l'aérodrome de Riesa-Canitz, à 20 km au nord-ouest de Dresde, le 17 avril 1945. Il est possible que, étant tombé dans une région particulièrement martyrisée par les avions alliés, il ait été battu à mort par une population excédée. (National Museum of the Air Force)

◥ Le *Colonel* Glenn E. Duncan commande le 353rd *Fighter Group* entre le 25 novembre 1943 et la fin de la guerre – avec une « petite » interruption entre le 7 juillet 1944, date à laquelle il est abattu en territoire ennemi par la *Flak*, et le 22 avril 1945, date de son retour en Angleterre. La totalité de ses 19,5 victoires a été remportée sur P-47D.

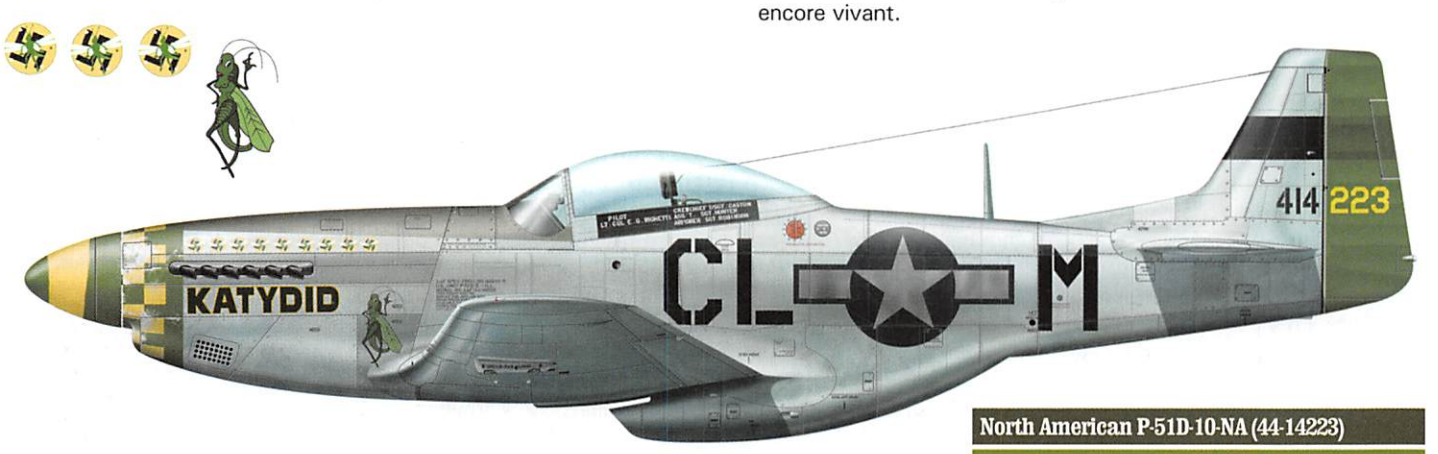
« Il a encore fait une passe d'ouest en est, détruisant un FW-190. Je l'ai appelé pour lui dire que je prenais la relève. Il m'a dit qu'il mettait le cap au 270. Je volais vers 900 m et je l'ai dépassé en raison de la vitesse que j'avais accumulée en piquant. Il était sur mes six heures, et j'ai basculé pour suivre le cap 270. J'ai ramené les gaz et quand je me suis retourné, je ne l'ai plus vu. Après 30 secondes, il a appelé pour dire : *"Je me suis cassé le nez, mais je vais bien. J'en ai eu neuf aujourd'hui. Dites à ma famille que je vais bien. Ça a été super de travailler avec vous, les gars. On se revoit bientôt"*. J'ai tourné en rond, mais je n'ai pas pu le localiser. Étant maintenant seul, je suis rentré. »

En fait, personne ne reverra jamais Elwyn Righetti, et son corps ne sera pas retrouvé. Certains avancent l'hypothèse qu'il ait pu être lynché par une populace exaspérée par les bombardements et mitraillages alliés, mais aucun élément concret ne permet de l'étayer. Righetti avait obtenu 7,5 victoires aériennes, mais ses 27 succès au sol en ont fait l'as des as des *strafers* de la *Eighth*.

LA FIN

Mille avions allemands partis en fumée en deux jours contre des pertes minimales (une trentaine de pilotes). Un exploit retentissant, certes, mais qui mérite d'être nuancé. Ces chiffres, aussi impressionnants soient-ils, n'ont aucune incidence sur la conduite des opérations aériennes à cette époque de la guerre. Le VIII *Fighter Command* s'acharne sur le cadavre exsangue de la Luftwaffe. Les Mustang (et les Thunderbolt) détruisent une majorité d'avions qui n'ont plus aucune valeur militaire, cloués au sol par la pénurie de carburant. Les He 177, pour ne prendre que cet exemple, sont pour la plupart abandonnés, leurs unités ayant été dissoutes, les pilotes transférés à la chasse et le reste des navigants enrôlés dans l'armée de Terre. Les chasseurs américains ne font que préparer le travail des bulldozers, qui, dans un mois, entasseront toutes ces carcasses avec les avions restés intacts dans un coin de terrain avant livraison aux ferrailleurs. Alors, à quoi bon ?

Une armée oisive voit vite son moral se dégrader ; il est donc nécessaire de maintenir la cadence des missions, même si, désormais, le résultat de celles-ci peut être considéré comme sans grande conséquence. En outre, la guerre n'est pas encore terminée, les Russes sont à Berlin, les Alliés n'ont pas encore atteint l'Elbe et Hitler est encore vivant.



North American P-51D-10-NA (44-14223)

Lieutenant Colonel Edwyn G. Righetti
Commandant le 55th *Fighter Group*
Wormingford, février 1945.

Cependant, le rythme ne tarde pas à décroître. Les 4th, 20th, 78th, 353rd, 357th et 479th FG exécutent leur dernière mission de guerre le 21 avril.

Le 22 avril, le 353rd FG retrouve son chef, le *Colonel* Glenn E. Duncan. Descendu par la *Flak* près de Nienburg, le 7 juillet 1944, il a réussi à parcourir la centaine de kilomètres qui le séparaient des Pays-Bas et est resté se battre aux côtés de la Résistance hollandaise jusqu'à la libération d'Arnhem, à laquelle il a activement participé, le 14 avril. Mais, quand il arrive à Raydon, il est trop tard ; le groupe a effectué sa dernière opération la veille – l'as aux 19,5 victoires n'aura jamais piloté un P-51 en mission de guerre.

Le 26 avril, les 354th et 355th FG obtiennent les ultimes succès crédités aux unités de chasse en Europe sur Mustang. Ce jour-là, les *1st Lieutenants* Edward F. Bickford (356th FS) et Kenneth Wise (353rd FS) profitent de la circonstance pour devenir as *in extremis* : le premier, en revendiquant deux « Fw 190 long-nez » (score final : 5,5), et, le second, un Fw 190 (score final : 5). Ces deux pilotes, affectés au 354th FG en décembre 1944, sont les derniers as américains en ETO.

▲ et ▼ Deux vues de DOVE OF PEACE VIII, le P-51D-25-NA (44-73060) du *Colonel* Glenn E. Duncan, commandant le 353rd *Fighter Group*, à Raydon, juste après la fin des hostilités. On note que le quantième (VIII) a été peint derrière la lettre individuelle du code tactique. Sur le montant de la verrière, Duncan a fait peindre ses 19,5 victoires aériennes et 6,83 au sol – sans doute en arrondissant à l'unité supérieure.

Le 3 mai 1945, le 352nd FG mène à bien sa dernière mission de guerre. Le 354th FG poursuit les *strafings* jusqu'au 4 mai. Le 6 mai, c'est au tour du 364th FG de faire ses adieux aux cieux du *Reich* ; cette mission, comme les trois autres menées après le 19 avril, jour où le 383rd FS a donné au groupe ses toutes dernières victoires, se déroule sans histoire.

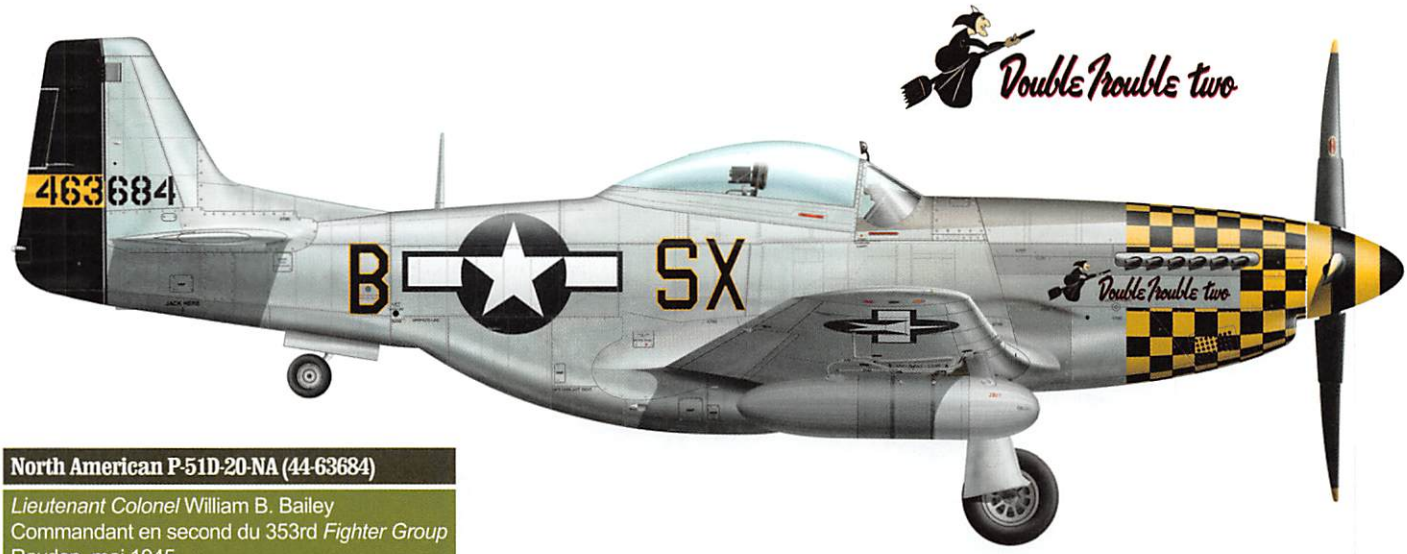
Le VIII *Fighter Command* planifie l'ultime sortie de la guerre en Europe au 356th FG, le 7 mai. C'est sa 407e mission, une simple escorte de B-17 allant lancer des tracts dans la région de Lübeck ; la Luftwaffe ayant rendu les armes depuis deux jours dans ce secteur, elle se passe sans incident.

En mai 1945, les 19 dernières victoires sont homologuées en ETO, 11 étant attribuées à des unités de reconnaissance tactique, le reste aux P-38 et P-47 de la *Ninth*.

MASTER AND COMMANDER

Rien n'étant parfait en ce bas monde, le North American P-51 Mustang avait ses qualités et ses défauts – comme n'importe quel appareil. À cette époque, un avion de combat naît de compromis : s'il est puissant, il sera rapide mais peu maniable ; s'il est gros, il aura un long rayon d'action mais de médiocres performances. Or, le Mustang a allié la rapidité, la maniabilité et un long rayon d'action ! Certes, il a trouvé en face de lui – et même à ses côtés – plus rapide et plus maniable. Le Me 262 le laissait sur place en grimpée, et le Fw 190 avait un taux de roulis incomparablement supérieur. Il n'empêche que le Mustang les a dominés tous les deux et à de si nombreuses reprises que la chance peut être exclue. En fait, aucun avion ennemi n'a jamais pris le meilleur sur lui, sauf en certaines circonstances particulières. Aucun avion allié ou allemand ne pouvait effectuer l'équivalent du trajet Londres-Berlin tout en étant capable d'affronter la chasse ennemie au-dessus de l'objectif, lui infliger de lourdes pertes et revenir à la base en ravageant ses aérodromes au passage.

8 mai 1945, « VE-Day », le jour de la victoire en Europe. Désormais désœuvrés, les P-51 du 339th *Fighter Group* sont alignés le long de la piste de Fowlmere. Au premier plan, un P-51D-15-NA (44-15592) anonyme et, juste derrière, LIL' INJUN (44-14672 – 5Q-S) du *1st Lieutenant* Leon M. Orcutt appartenant au 504th *Fighter Squadron*.



North American P-51D-20-NA (44-63684)

Lieutenant Colonel William B. Bailey
Commandant en second du 353rd *Fighter Group*
Raydon, mai 1945.

▲ La guerre est terminée. C'est journée portes ouvertes à Duxford en ce 1er août 1945. Les habitants des environs peuvent ainsi admirer CONTRARY MARY, le taxi du *Lieutenant Colonel* Roy B. Caviness, qui a pris le commandement du groupe un mois plus tôt en remplacement du *Colonel* John D. Landers. On remarquera la superbe décoration de cet appareil, qui porte un nombre impressionnant de croix noires sur la verrière, alors que Caviness n'en a remporté aucune en combat aérien.

La Luftwaffe avait pourtant quelques arguments à lui opposer : le Me 262, en premier lieu, mais aussi le Fw 190 D-9, le Ta 152 H et, dans une moindre mesure, le Bf 109 K. Mais ils sont arrivés trop tardivement et en nombre insuffisant. Fin février 1944, le Mustang avait définitivement pris possession des cieux du *Reich*, et, malgré quelques sursauts, la Luftwaffe n'a jamais pu renverser la situation.

Étudions maintenant quelques inévitables statistiques.

Le Tableau I compare les victoires et pertes des quatre types de chasseurs utilisés par la *Eighth Air Force*, ainsi que le ratio entre les victoires et les pertes. Le lecteur notera une différence concernant les chiffres du P-51 entre ce tableau et ceux de l'Annexe II. Ce tableau provient d'une étude de l'USAAF réalisée un mois après la fin de la guerre et ne tient pas compte des mises à jour intervenues ultérieurement concernant les homologations de victoires, contrairement aux chiffres donnés dans l'Annexe II, compilés à partir des listes établies par Frank Olynyk [9] quarante ans plus tard. Néanmoins, pour conserver la cohérence de la comparaison, nous avons gardé dans le Tableau I les données d'origine.
Ce tableau met en valeur la nette supériorité du Mustang en termes de rentabilité : dix avions allemands ont été abattus pour chaque P-51 descendu. Même dans les attaques d'aérodromes, il s'est mieux débrouillé que le Thundebolt, à une nuance près : les P-47 ont été beaucoup moins actifs dans ce domaine que les P-51, d'autant que leur nombre a singulièrement diminué à partir du printemps 1944 (en décembre 1944, il ne reste plus qu'un unique FG équipé en Thunderbolt).
Le Tableau II, également publié par la *Eighth Air Force*, le 10 juin 1945, compare les taux de pertes des trois chasseurs américains.
D'autres études [10] font ressortir la nette vulnérabilité du P-51 aux tirs venus du sol (pourcentage d'avions abattus par rapport aux avions touchés) :
- P-51 : 29 %
- P-38 : 25 %
- P-47 : 10 %

TABLEAU I

COMPARATIF DES VICTOIRES ET PERTES EN COMBAT AÉRIEN ET EN *STRAFING*

***EIGHTH AIR FORCE* (FÉVRIER 1942 – MAI 1945)**

Type	Victoires		Pertes		Ratio	
	Air	Sol	Air	Sol	Air	Sol
Spitfire	13	0	3	11	4,3	–
P-38	278,5	161,5	101	109	2,8	1,5
P-47	1 550,5	739	214	200	7,2	3,7
P-51	3 328	3 212,8	326	570	10,2	5,6
Totaux	**5 170**	**4 113,3**	**644**	**889**	**8,0**	**4,6**

TABLEAU II

COMPARATIF DES PERTES PAR RAPPORT AUX EFFECTIFS ENGAGÉS

***EIGHTH AIR FORCE* (AVRIL 1943 – MAI 1945)**

Type	Stock	Pertes opérations		Pertes totales		Période
			%		%	
P-51	12 375	1 235	10 %	2 201	17,8 %	01.44 - 05.45
P-38	1 800	266	14,8 %	451	25,1 %	10.43 - 09.44
P-47	7 950	529	6,7 %	1 043	13,1 %	04.43 - 05.45

North American P-51K-5-NT (44-11568)

Lieutenant Colonel Wallace E. Hopkins
Operations Officer 361st *Fighter Group*
Chièvres (A-84), janvier 1945.

Ces chiffres et pourcentages sont à prendre pour ce qu'ils sont : des statistiques, à qui, comme à n'importe quelle autre statistique, on peut faire dire tout et son contraire. Ils ne prennent nullement en compte la nature très différente des missions assignées à chacun de ces trois types.

Après mai 1944, le P-51 a rapidement supplanté les deux autres types au sein de la *Eighth* [11], ensuite, la grande majorité des pertes constatées ultérieurement ont été causées par la *Flak*, car – chasseur de supériorité aérienne – le Mustang a été, de manière paradoxale, utilisé sur une grande échelle pour le *strafing*. Son moteur refroidi par liquide, vulnérable aux armes de petit calibre, a été un gros handicap pour cette activité, même si, là aussi, il faille nuancer le jugement, ainsi que l'explique le *1st Lieutenant* Pete Hardiman du 4th FG :

« La crainte de la vulnérabilité du moteur refroidi par liquide au combat n'était fondée que si l'on perdait la totalité du glycol en un instant. On pouvait continuer à voler, particulièrement par des températures très basses, si le système de refroidissement de l'huile restait intact. Personnellement, j'ai réussi à rentrer de Francfort – 1 000 km – avec une fuite de liquide réfrigérant. »

Certains auteurs, emportés par leur enthousiasme, sont allés jusqu'à écrire que le Mustang avait gagné la guerre en Europe. Ce serait passer sous silence qu'il n'était qu'un élément d'un vaste dispositif, allant des blindés aux barges de débarquement, et faire une grave injure aux Typhoon, P-47 et autres Spitfire, qui ont plus qu'assuré leur charge de travail.

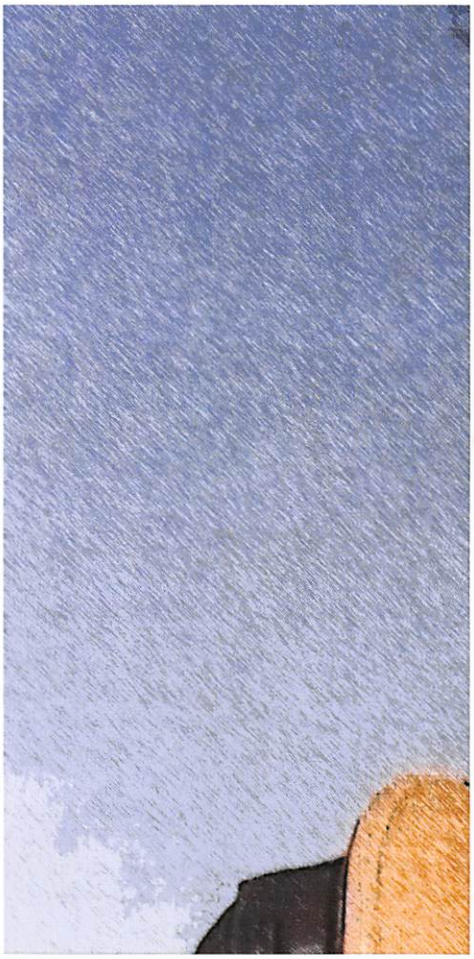
Mais que le Mustang ait pleinement rempli la mission qui lui était allouée, il n'y a aucun doute, et même au-delà de toute espérance. Ce qui n'est pas une moindre performance pour un avion qui a failli ne jamais exister... ■

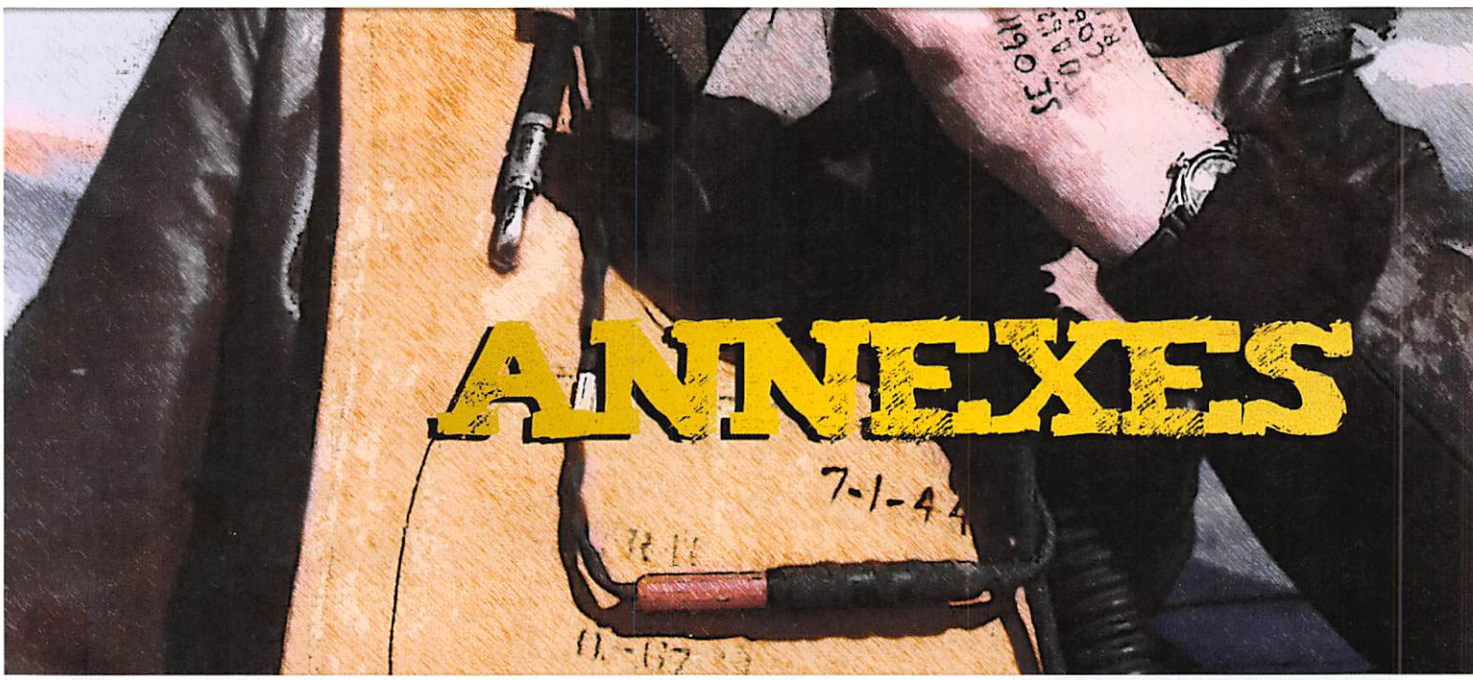
[9] Op. cit.

[10] *Aircraft Vulnerability in WWII* – Rand Corporation study RM 402.

[11] Le P-38 sort de l'inventaire de la 8th AF en septembre 1944, et d'un maximum de 750 machines en janvier 1944, le stock du P-47 chute régulièrement jusqu'à 75 en janvier 1945.

▼ Les bandes jaune et rouge sur ce P-51D-25-NA indiquent qu'il s'agit d'un appareil des forces d'occupation alliées en Allemagne. OLE VIII/BAX XOBAE était la monture personnelle du *Major* William J. Hovde, commandant le 357th *Fighter Squadron*, 355th *Fighter Group*, as aux 10,5 victoires. Le 355th FzG a fait mouvement d'Angleterre à Gablingen, près d'Augsburg, le 3 juillet 1945. (355th FG Association)



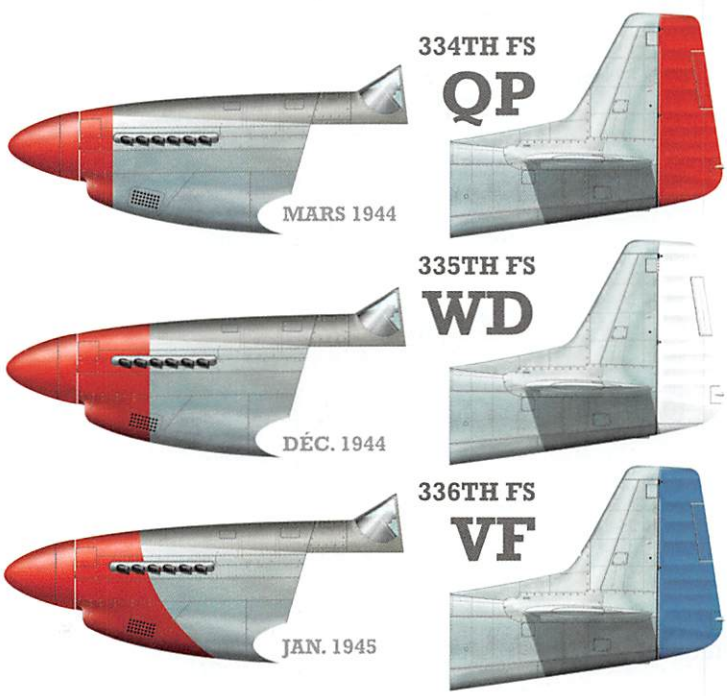


ANNEXES

ANNEXE 1
FICHE D'IDENTIFICATION DES *FIGHTER GROUPS* SUR P-51

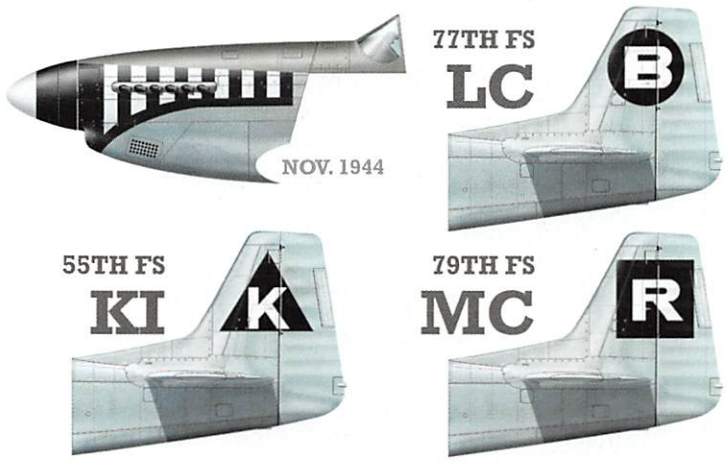
8th 4th *FIGHTER GROUP*
The Debden Eagles

Squadrons : 334th FS (QP), 335th FS (WD) et 336th FS (VF)
Date d'activation : 12.09.42
Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 12.09.42
Bases : Bushey Hall, Debden (09.42)
Matériel : Spitfire, P-47, P-51
Première mission de guerre : 02.10.42
Première sortie sur P-51 : 28.02.44
Nombre d'as sur P-51 : 24
Décoration sur P-51 : 1 DUC
Commandants : Col D. J. Blakeslee (01.44), LtCol. C. H. Kinnard Jr. (11.44), LtCol. H. J. Dayhuff (12.44), Col. E. W. Stewart (02.45).



8th 20th *FIGHTER GROUP*
The Loco Busters

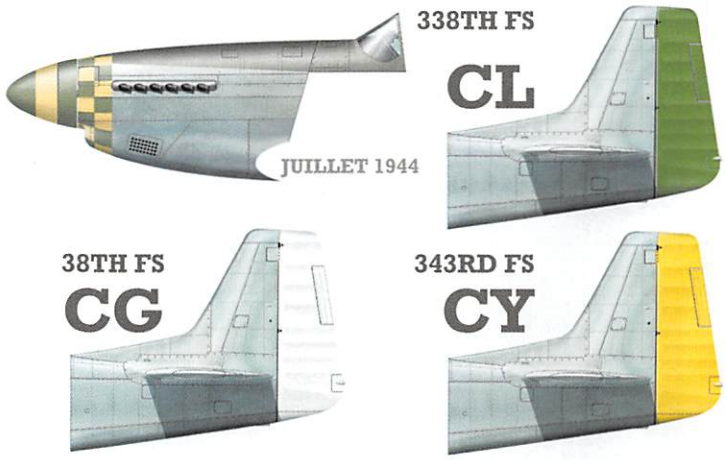
Squadrons : 55th FS (KI), 77th FS (LC) et 79th FS (MC)
Date d'activation : 15.11.30
Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 26.08.43
Base : Kings Cliffe
Matériel : P-38, P-51
Première mission de guerre : 05.11.43
Première sortie sur P-51 : 20.07.44
Nombre d'as sur P-51 : 2
Décoration sur P-51 : aucune
Commandants : LtCol. C. Wilson (06.44), Col. H. J. Rau (08.44), Col. R.P. Montgomery (12.44).



MARQUES DE DÉRIVES APRÈS JUILLET 1944

8th 55th *FIGHTER GROUP*

Squadrons : 38th FS (CG), 338th FS (CL) et 343rd FS (CY)
Date d'activation : 15.01.41
Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 14.09.43
Bases : Nuthampstead, Wormingford (04.44)
Matériel : P-38, P-51
Première mission de guerre : 15.10.43
Première sortie sur P-51 : 07.07.44
Nombre d'as sur P-51 : 9
Décorations sur P-51 : 2 DUC
Commandants : Col. G. T. Crowell (04.44), LtCol. E. G. Righetti (02.45), Col. B. Rimerman (04.45).



MARQUES DE DÉRIVES MARS 1945 ROUGE ENSUITE

MARQUES DE DÉRIVES OCTOBRE 1944

8th 78th *FIGHTER GROUP*
The Duxford Eagles

Squadrons : 82nd FS (MX), 83rd FS (HL) et 84th FS (WZ)

Date d'activation : 09.02.42

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 12.42

Bases : Goxhill, Duxford (04.43)

Matériel : P-47, P-51

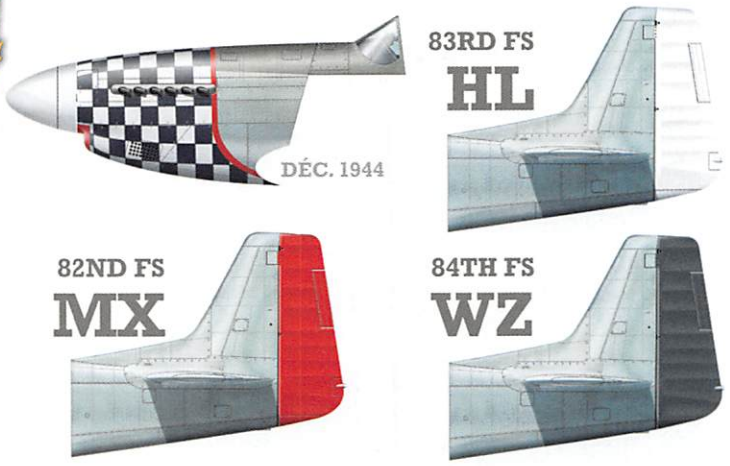
Première mission de guerre : 13.04.43

Première sortie sur P-51 : 29.12.44

Nombre d'as sur P-51 : aucun

Décoration sur P-51 : 1 DUC

Commandants : Col. F. C. Gray Jr. (05.44), LtCol. O. E. Gilbert (01.45), Col. J. D. Landers (02.45).



8th 339th *FIGHTER GROUP*

Squadrons : 503rd FS (D7), 504th FS (5Q) et 505th FS (6N)

Date d'activation : 10.08.42

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 04.04.44

Base : Fowlmere

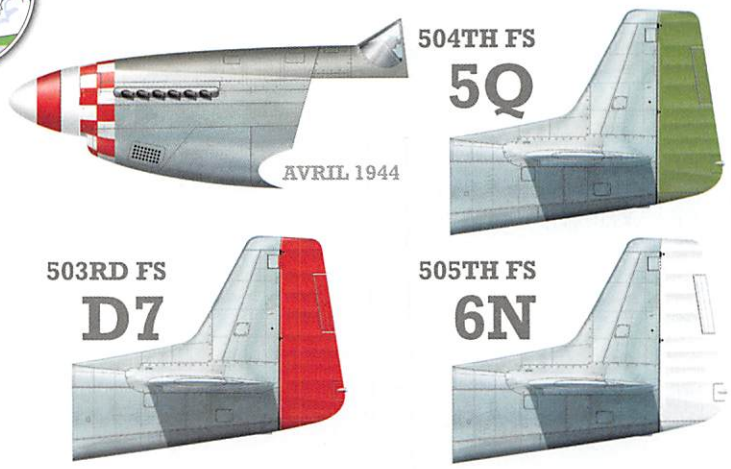
Matériel : P-51

Première mission de guerre : 30.04.44

Nombre d'as sur P-51 : 10

Décoration sur P-51 : 1 DUC

Commandants : Col. J. B. Henry Jr. (08.43), LtCol. H. W. Scruggs (10.44), LtCol. C. T. Goldenberg (12.44), Col. J. B. Henry Jr. (12.44), LtCol. W. C. Clark (04.45).



MARQUES DE DÉRIVES APRÈS OCTOBRE 1944

8th 352nd *FIGHTER GROUP*
The Blue-nosed Bastards of Bodney

Squadrons : 328th FS (PE), 486th FS (PZ) et 487th FS (HO)

Date d'activation : 01.12.42

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 07.07.43

Bases : Bodney, As [Y-29] (01.45)

Matériel : P-47, P-51

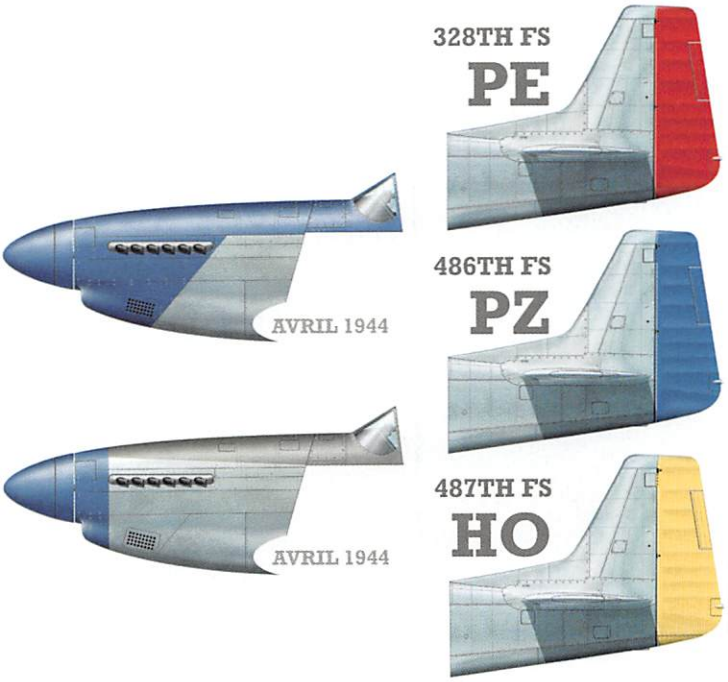
Première mission de guerre : 09.09.43

Première sortie sur P-51 : 08.03.44

Nombre d'as sur P-51 : 22

Décorations sur P-51 : 1 DUC, Croix de Guerre française avec palme

Commandants : Col. J. L. Mason (05.43), Col. J. D. Mayden (11.44).



MARQUES DE DÉRIVES APRÈS NOVEMBRE 1944

8th 353rd *FIGHTER GROUP*
The Slybird Group

Squadrons : 350th FS (LH), 351st FS (YJ) et 352nd FS (SX)

Date d'activation : 01.10.42

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 01.06.43

Bases : Goxhill, Metfield (08.43), Raydon (04.44)

Matériel : P-47, P-51

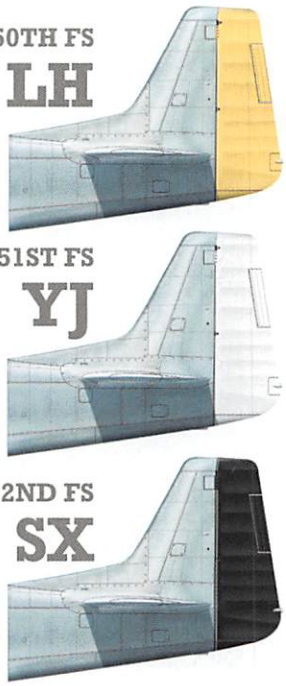
Première mission de guerre : 09.08.43

Première sortie sur P-51 : 20.10.44

Nombre d'as sur P-51 : 4

Décoration sur P-51 : aucune

Commandants : Col. B. Rimerman (07.44), Col. G. E. Duncan (04.45).



8th 355th *FIGHTER GROUP*
The Steeple Morden Strafers

Squadrons : 354th FS (WR), 357th FS (OS) et 358th FS (YF)

Date d'activation : 12.11.42

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 09.07.43

Base : Steeple Morden

Matériel : P-47, P-51

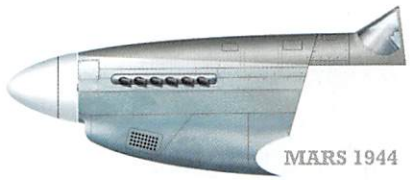
Première mission de guerre : 14.09.43

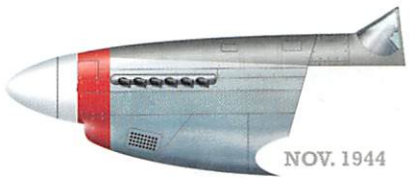
Première sortie sur P-51 : 06.03.44

Nombre d'as sur P-51 : 17

Décoration sur P-51 : 1 DUC

Commandants : Col. W. J. Cummings Jr. (11.42), LtCol. E. W. Stewart (11.44), LtCol. C. H. Kinnard (02.45).





8th 356th *FIGHTER GROUP*

Squadrons : 359th FS (OC), 360th FS (PI) et 361st FS (QI)

Date d'activation : 12.12.42

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 27.08.43

Bases : Goxhill, Martlesham Heath (10.44)

Matériel : P-47, P-51

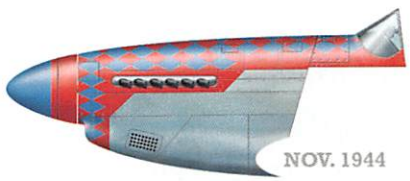
Première mission de guerre : 15.10.43

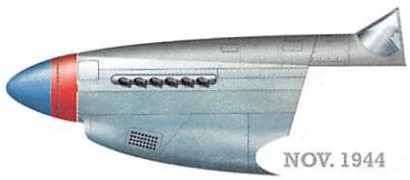
Première sortie sur P-51 : 20.11.44

Nombre d'as sur P-51 : 3

Décoration sur P-51 : aucune

Commandants : Lt Col. H. J. Rau (02.43), Col. E. A. Malmstrom (11.43), LtCol. P. E. Tukey Jr. (04.44), LtCol. D. A. Baccus (11.44), Col. P. E. Tukey Jr. (01.45).





MARQUES DE DÉRIVES APRÈS DÉCEMBRE1944

8th 357th *FIGHTER GROUP*
The Yoxford Boys

Squadrons : 362nd FS (G4), 363rd FS (B6) et 364th FS (C5)

Date d'activation : 01.12.42

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 30.11.43

Bases : Raydon, Yoxford (01.44)

Matériel : P-51

Première mission de guerre : 11.02.44

Nombre d'as sur P-51 : 43

Décorations sur P-51 : 2 DUC, Croix de Guerre française avec palme

Commandants : LtCol. E. S. Chickering (07.43), Col. H. R. Spicer (02.44), Col. D. W. Graham (03.44), LtCol. J. D. Landers (10.44), Col. I. H. Dregne (12.44).

MARQUES DE DÉRIVES APRÈS AOÛT 1944

8th 359th *FIGHTER GROUP*

Squadrons : 368th FS (CV), 369th FS (IV) et 370th FS (CS)

Date d'activation : 15.01.43

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 10.43

Base : East Wretham

Matériel : P-47, P-51

Première mission de guerre : 13.12.43

Première sortie sur P-51 : 06.05.44

Nombre d'as sur P-51 : 7

Décoration sur P-51 : 1 DUC

Commandants : Col. A. P. Tacon Fr (01.43), Col J. P. Randolph (11.44), LtCol. D. A. Baccus (04.45).

MARQUES DE DÉRIVES APRÈS NOVEMBRE 1944

8th 361st *FIGHTER GROUP*
The Yellow Jackets

Squadrons : 374th FS (B7), 375th FS (E2) et 376th FS (E9)

Date d'activation : 10.02.43

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 30.11.43

Bases : Bottisham, Little Walden (09.44), Chièvres [A-84] (02.45), Little Walden (04.45)

Matériel : P-47, P-51

Première mission de guerre : 21.01.44

Première sortie sur P-51 : 13.05.44

Nombre d'as sur P-51 : 7

Décoration sur P-51 : aucune

Commandants : Col. J. J. Christian Jr. (02.43), Col. R. F. Fallows (08.44), LtCol. R. B. Caviness (08.44), LtCol. J. J. Kruzel (09.44), LtCol. R. B. Caviness (11.44), Col. J. W. Dennison (12.44), LtCol. R. B. Caviness (04.45).

MARQUES DE DÉRIVES APRÈS NOVEMBRE 1944

8th 364th *FIGHTER GROUP*

Squadrons : 383rd FS (N2), 384th FS (SY) et 385th FS (5E)

Date d'activation : 01.06.43

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 02.44

Base : Honington

Matériel : P-38, P-51

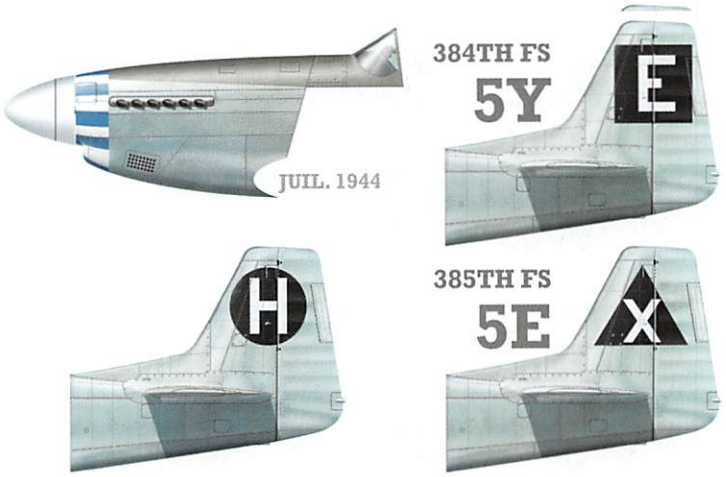
Première mission de guerre : 03.03.44

Première sortie sur P-51 : 29.07.44

Nombre d'as sur P-51 : 5

Décoration sur P-51 : 1 DUC

Commandants : Col. R. W. Osborn (03.44), LtCol. J. B. McManus (09.44), LtCol. J. W. Lowell (10.44), Col. R. W. Osborn (11.44), LtCol. E. P. Roberts (01.45).



8th 479th *FIGHTER GROUP* *Riddle's Raiders*

Squadrons : 434th FS (L2), 435th FS (J2) et 436th FS (9B)

Date d'activation : 15.10.43

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 15.05.44

Base : Wattisham

Matériel : P-38, P-51

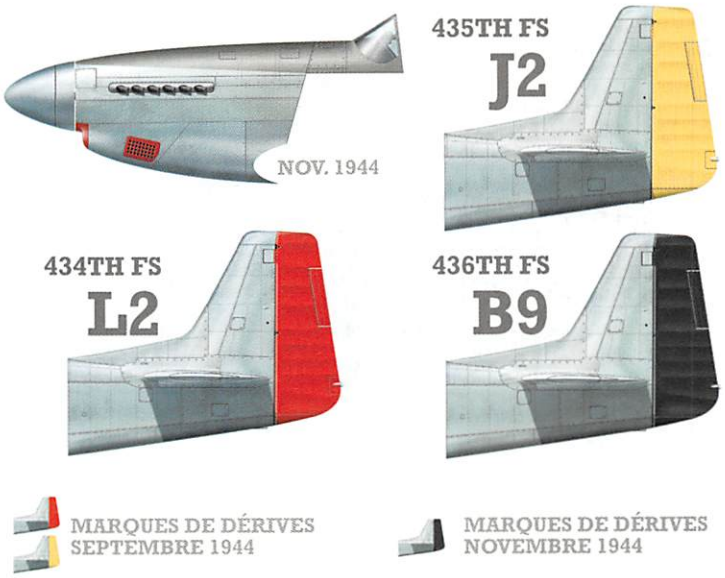
Première mission de guerre : 26.05.44

Première sortie sur P-51 : 18.09.44

Nombre d'as sur P-51 : 4

Décoration sur P-51 : 1 DUC, Croix de Guerre française avec palme

Commandants : Col. H. Zemke (08.44), Col. K. L. Riddle (11.44).



9th 354th *FIGHTER GROUP* *The Pioneer Mustang Group*

Squadrons : 353rd FS (FT), 355th FS (GQ) et 356th FS (AJ)

Date d'activation : 15.11.42

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 04.11.43

Bases : Greenham Common, Boxted (11.43), Lashenden (04.44), Criqueville [A-2] (06.44), Gaël [A-31] (08.44), Orconte [A-66] (09.44), Rosières-en-Haye [A-98] (12.44), Ober Olm [Y-64] (04.45), Herzogenaurach [R-29] (05.45)

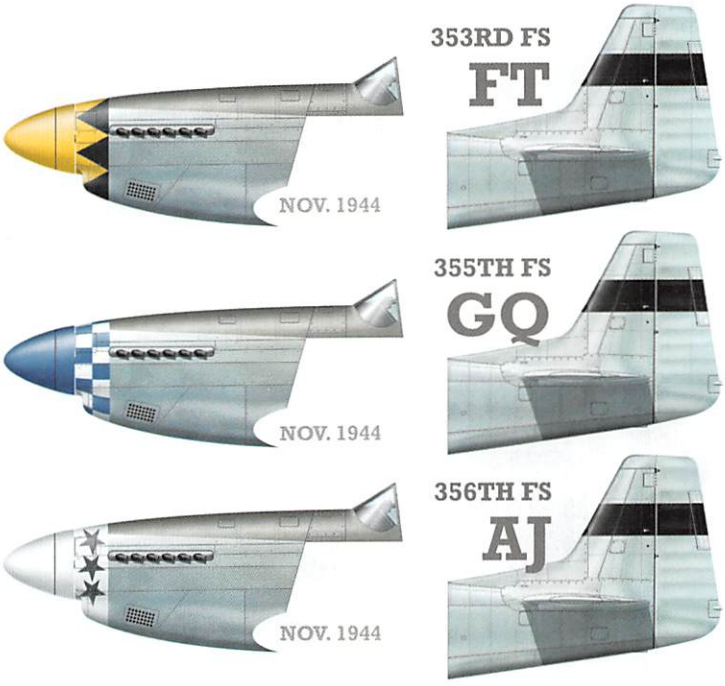
Matériel : P-51, P-47 (11.44), P-51 (02.45)

Première mission de guerre : 01.12.43

Nombre d'as sur P-51 : 44

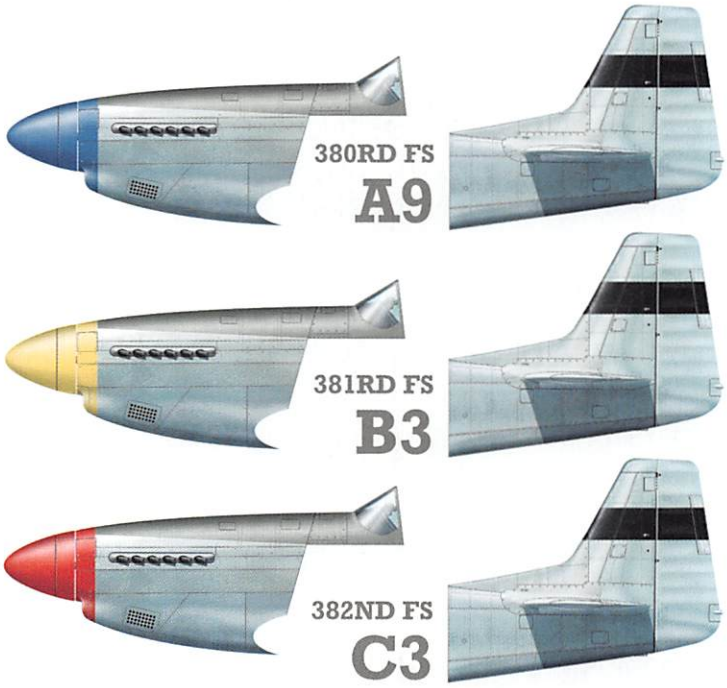
Décoration sur P-51 : 2 DUC, Croix de Guerre française avec palme

Commandants : Col. K. R. Martin (11.42), LtCol. J. H. Howard (02.44), Col. G. R. Bickell (04.44), LtCol. J. T. Bradley (05.45).



9th 363rd *FIGHTER GROUP*

Squadrons : 380th FS (A9), 381st FS (B3) et 382nd FS (C3)
Date d'activation : 01.03.43
Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 23.12.43
Bases : Keevil, Rivenhall (01.44), Staplehurst (04.44), Maupertuis [A-15] (07.44), Azeville [A-7] (08.44)
Matériel : P-51
Première mission de guerre : 23.02.44
Nombre d'as sur P-51 : aucun
Décoration sur P-51 : aucune
Commandants : Col. J. R. Ulricson (06.43), Col. J. B. Tipton (05.44)
Unité transformée en 363rd *Tactical Reconnaissance Group* le 04.09.44.

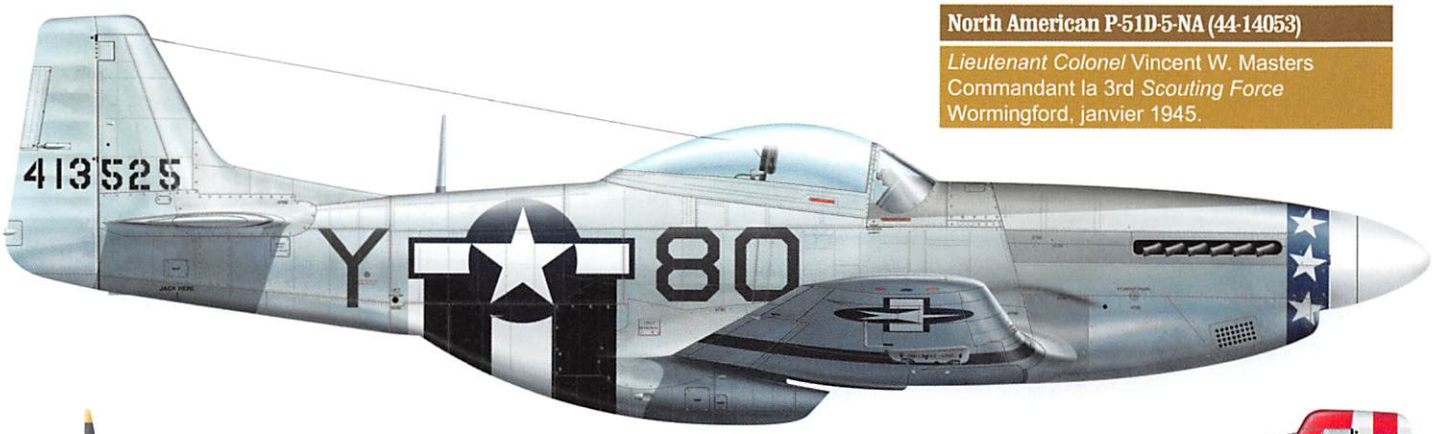


North American P-51D-5-NA (44-13686)

Lieutenant Colonel Allison C. Brooks III
Commandant la 1st *Scouting Force*
Honington, février 1945.

North American P-51D-5-NA (44-14053)

Lieutenant Colonel Vincent W. Masters
Commandant la 3rd *Scouting Force*
Wormingford, janvier 1945.



North American P-51D-5-NA (44-13525)

9th *Weather Reconnaissance Group*
Laon-Athies [A-69], octobre 1944.

AUTRES UNITÉS SUR P-51/F-6
EUROPEAN THEATER OF OPERATIONS

7th *RECONNAISSANCE GROUP*

Squadrons : 13th PS (ES), 14th PS (-), 22nd PS (G2), 27th PS (-)

Date d'activation : 01.05.43

Date d'arivée en Grande-Bretagne : 07.07.43

Bases : Mount Farm, Chalgrove (03.45)

Matériel : F-5, F-6, L-5, P-51D/K, Spitfire

Palmarès sur P-51 : 1 victoire aérienne

Commandants : Col J. G. Hall (07.43), Col H. L. Saunders (09.43), Col. P. T. Cullen (01.44), LtCol G. A. Lawson (02.44), LtCol N. E. Hartwell (05.44), LtCol C. A. Shoop (09.44),Col G. W. Humbrecht (10.44).

10th *PHOTOGRAPHIC GROUP*

Squadrons : 10th TRS (YC), 12th TRS (ZM), 15th TRS (5M)

Date d'activation : 01.09.41

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 02.44

Bases : Chalgrove, Rennes–Saint-Jacques (08.44), Châteaudun (08.44), Saint-Dizier (09.44), Conflans-Doncourt (11.44), Trèves (03.45), Ober Olm (04.45), Fürth (04.45)

Matériel : F-3, F-5, F-6, L-1, L-4, L-5

Palmarès sur P-51 : 87 victoires aériennes

Nombre d'as sur P-51 : 3

Commandants : Col W. B. Reed (09.43), Col R. A. Berg (06.44).

67th *TACTICAL RECONNAISSANCE GROUP*

Squadrons : 107th TRS (AX), 109th TRS (VX)

Date d'activation : 01.09.41

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 09.42

Bases : Membury, Middle Wallop (12.43), Le Molay (07.44), Toussus-le-Noble (08.44), Gosselies (09.44), Vogelsang (03.45), Limburg an der Lahn (04.45), Eschwege (04.45)

Matériel : Spitfire, F-6

Palmarès sur P-51 : 15 victoires aériennes

Nombre d'as sur P-51 : aucun

Commandants : Col F. R. Anderson (05.42), Col G. W. Peck (12.43).

9th *WEATHER RECONNAISSANCE GROUP*

Code : 8O

Date d'activation : 04.01.44

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 09.42

Bases : Middle Wallop (01.44), Beaulieu (07.44), Matching (08.44), Dreux [A-41] (09.44), Reims [A-62] (10.44), Laon-Athies [A-69] (10.44), Saint-Trond [A-92] (04.45)

Matériel : P-51

Palmarès sur P-51 : 2 victoires aériennes

Commandant(s) : Col. T. S. Moormann, ?

339th *FIGHTER GROUP*

Squadrons : 503rd FS (D7), 504th FS (5Q) et 505th FS (6N)

Date d'activation : 10.08.42

Date d'arrivée en Grande-Bretagne : 04.04.44

Base : Fowlmere

Matériel : P-51

Première mission de guerre : 30.04.44

Nombre d'as sur P-51 : 10

Décoration sur P-51 : 1 DUC

Commandants : Col. J. B. Henry Jr. (08.43),LtCol. H. W. Scruggs (10.44), LtCol. C. T. Goldenberg (12.44), Col. J. B. Henry Jr. (12.44), LtCol. W. C. Clark (04.45).

SCOUTING FORCE

1st *Scouting Force*

Codes : ceux des *Squadrons* du 355th FG, puis du 364th FG et enfin du 857th BS (9H) assortis d'un tiret bas (à/c 10.03.45)

Date d'activation : 19.09.44 (rattachée au 857th BS le 10.03.45)

Base : Honington, Bassingbourn (03.45)

Matériel : P-51

Palmarès sur P-51 : 1 victoire aérienne

Commandant : Col. B. J. Peaslee, LtCol. A. C. Brooks III (03.45).

2nd *Scouting Force*

Codes : ceux des Squadrons du 355th FG assortis d'un tiret haut

Date d'activation : 26.09.44

Base : Steeple Morden

Matériel : P-51

Palmarès sur P-51 : 12 victoires aériennes

Commandants : LtCol. J. A. Brooks III, ?

3rd *Scouting Force*

Codes : ceux des *Squadrons* du 55th FG (avec damier rouge et blanc sur le gouvernail)

Date d'activation : 10.44 (rattachée au 862nd BS en 02.45)

Base : Wormingford

Matériel : P-47, P-51, B-17

Palmarès sur P-51 : 4 victoires aériennes

Commandant : LtCol. V. W. Masters.

ANNEXE 2

VICTOIRES ET PERTES DES *FIGHTER GROUPS* SUR P-51 *EIGHTH* ET *NINTH AIR FORCES*

Unité	Victoires Air	Victoires Sol	Pilotes † Combat Air	Pilotes † *Flak*	Pilotes † Total
4th FG	408,5	460,3	62	91	204
20th FG	115	198	9	25	59
55th FG	202,5	259	10	59	104
78th FG	67	190,5	6	32	62
339th FG	235	431	26	41	111
352nd FG	436,5	261	32	36	101
353rd FG	122	266	11	16	52
354th FG	637	234	97		187
355th FG	302	495	33	86	151
356th FG	86	22	8	9	33
359th FG	218,5	90	30	49	120
361st FG	188	86	14	36	83
363rd FG(1)	89	26	82		93
479th FG	90	166	7	16	48
TOTAUX	**3 197**	**3 184,8**	**923**		**1 408**

(1) Jusqu'au 04.09.44.

NB : « Pilotes † » inclut les tués, les disparus et les prisonniers ; ces deux colonnes sont les seules à recouvrir les pertes à l'ennemi, la colonne « Total » incluant les pertes pour tout autre cause (notamment accident).

▼ Bien que portant le code du 384th *Fighter Squadron*, 364th *Fighter Group* (5Y-P), ce P-51K appartient en fait à la 1st *Scouting Force*. On le voit ici après un atterrissage un peu rude effectué par le *2nd Lieutenant* Wayne O. Fox, le 15 janvier 1945.
La *Scouting Force* envoyait des avions en avant des expéditions de bombardement, afin d'informer l'état-major du VIII *Bomber Command* à propos des conditions météo sur les routes et les objectifs. Ces précieuses informations permettaient de ne pas envoyer les bombardiers pour rien, quand le temps était bouché sur l'objectif, ou, au contraire, de les faire décoller malgré le mauvais temps en Grande-Bretagne, si l'objectif était dégagé.

▲ Le *Colonel* George W. Peck, commandant le 67th *Tactical Reconnaissance Group*, discute avec son adjoint, le *Major* Richard S. Leghorn, avant de décoller pour une mission.

▼ Un P-51A-10/F-6B (43-6174) du 107th *Tactical Reconnaissance Squadron*, 67th *Tactical Reconnaissance Group*, baptisé JEANIE, au Molay en août 1944. Le 67th TRG était rattaché à la *Ninth Air Force*. Chaque mission était représentée par une caméra peinte sur le nez. Le numéro de série est peint d'une manière peu orthodoxe.

▲ Deux as du 353rd *Fighter Group* entourés de leur chef mécanicien respectif ; à gauche, le 1st *Lieutenant* Horace Q. Waggoner et, à droite, le 1st *Lieutenant* Arthur C. Cundy Jr. († 11.03.45), devant le taxi de Cundy.

ANNEXE 3

LES AS SUR MUSTANG

EIGHTH ET NINTH AIR FORCES

L'Air Force accordait le statut officiel d'as à tout pilote ayant été crédité de 5 victoires homologuées en combat aérien. Pour ce tableau, nous n'avons retenu que ceux qui ont obtenu ce nombre à bord d'un P-51, quel que soit leur palmarès avant ou après leur passage sur Mustang. En est ainsi exclu, par exemple, le LtCol John D. Landers, qui, sur les 14,5 victoires qui lui sont créditées, n'en a remporté que 4,5 sur P-51 avec le 78th FG.
Le grade mentionné est celui porté le 8 mai 1945 pour ceux qui ont survécu à la guerre.

Pilote	FG	Vict. P-51	Total	Sort	Observations
Maj Preddy Jr., George E.	352nd	23,83	26,83	† 25.12.44	3 sur P-47
Col Meyer, John C.	352nd	21	26		3 sur P-47, 2 sur F-86
LtCol Eagleston, Glenn T.	364th	18,5	20,5		2 sur F-86A
Maj Carson, Leonard K.	357th	18,5	18,5		
Maj England, John B.	357th	17,5	17,5		
Cap Wetmore, Raymond S.	359th	17	21,25		4,25 sur P-47
Maj Anderson Jr., Clarence E.	357th	16,25	16,25		
Cap Gentile, Dominic S.	4th	15,5	21,83		2 sur Spit, 4,33 sur P-47
Maj Beerbower, Don M.	364th	15,5	15,5	† 09.08.44	
Cap Peterson, Richard A.	357th	15,5	15,5		
LtCol Bradley, Jack T.	364th	15	15		
Maj Foy, Robert W.	357th	15	15		
Cap Carr, Bruce W.	364th	15	15		dt 1 avec 363rd FG
Cap Whisner, William T.	352nd	14,5	21		1 sur P-47, 5,5 sur F-86
Cap Brown, Henry W.	355th	14,2	14,2	P 03.10.44	
Cap Dahlberg, Kenneth H.	364th	14	14	P 14.02.45	
Cap Emmer, Wallace N.	364th	14	14	P 09.08.44	
Maj Godfrey, John T.	4th	13,83	16,33	P 24.08.44	2,5 sur P-47
Maj Bochkay, Donald H.	357th	13,83	13,83		
Cap Thornell Jr., John F.	352nd	13	17,25		4,25 sur P-47
1/Lt Hofer, Ralph K.	4th	13	15	† 02.07.44	2 sur P-47
LtCol Stephens, Robert W.	364th	13	13		dt 4,5 avec 354th FG
Cap East, Clyde B.	10th	13	13		15th TRS
Maj Carpenter, George	4th	12,83	13,83	P 18.04.44	1 sur P-47

† : tué – D : disparu – P : fait prisonnier – Int : interné en pays neutre

Pilote	FG	Vict. P-51	Total	Sort	Observations
Maj Brueland, Lowell K.	364th	12,5	14,5		2 sur F-86
Cap Moran, Glennon T.	352nd	12	13		1 sur P-47
LtCol Megura, Nicholas	4th	11,83	11,83	Int 22.05.44	
Cap Yeager, Charles E.	357th	11,5	11,5		
1/Lt Kirla, John A.	357th	11,5	11,5		
Maj Hively, Howard D.	4th	11	12		1 sur P-47
Maj Turner, Richard E.	364th	11	11		
Cap Frantz Jr., Carl M.	364th	11	11		
Maj O'Connor, Frank Q.	364th	10,75	10,75	P 05.11.44	
Maj Strait, Donald J.	356th	10,5	13,5		3 sur P-47
LtCol Storch, John A.	357th	10,5	10,5		
Cap Littge, Raymond H.	352nd	10,5	10,5		
Maj Glover, Fred W.	4th	10,33	10,33		
LtCol Jeffrey, Arthur F.	479th	10	14		4 sur P-38
Cap Millikan, Willard W.	4th	10	13	P 30.05.44	3 sur P-47
Maj Norley, Louis H.	4th	10	10,33		0,33 sur P-47
LtCol Blickenstaff, Wayne K.	353rd	10	10		
Cap Lines, Ted E.	4th	10	10		
Cap Gleason, George W.	479th	9	12		3 sur P-38
Maj Hovde, William J.	355th	9,5	11,5		1 sur P-47, 1 sur F-86
Maj Halton, William T.	352nd	9,5	10,5		1 sur P-47
1/Lt Spencer, Dale F.	361st	9,5	9,5		
Maj Goodson, James A.	4th	9	14	P 20.06.44	5 sur P-47
1/Lt Overfield, Loyd J.	364th	9	11		2 sur P-47
LtCol Ceullers, George F.	364th	9	10,5		1,5 sur P-38
Cap Adams, Fletcher E.	357th	9	9	† 30.05.44	
Cap Beyer, William R.	361st	9	9		
Col Blakeslee, Donald J. M.	4th	8,5	14,5		3 sur Spit, 3 sur P-47
Cap Doersch, George A.	359th	8,5	10,5		2 sur P-47
Cap Anderson, Charles F.	4th	8,5	10	† 19.04.44	1,5 sur P-47
Cap Bankey Jr., Ernest E.	364th	8,5	9,5		1 sur P-38
Cap Fiebelkorn, Ernest C.	20th	8,5	9		0,5 sur P-38
LtCol Hayes Jr., Thomas L.	357th	8,5	8,5		
Maj Hoefker, John H.	10th	8,5	8,5		15th TRS
Cap Cesky, Charles J.	352nd	8,5	8,5		
Cap Luksic, Carl J.	352nd	8,5	8,5	P 24.05.44	
Cap Moats, Sanford K.	352nd	8,5	8,5		
1/Lt Jenkins, Otto D.	357th	8,5	8,5	† 24.03.45	
1/Lt McDowell, Don	364th	8,5	8,5	D 28.05.44	
Maj Olds, Robin	479th	8	17		5 sur P-38 et 4 sur F-4C
Col Kinnard Jr., Claiborne H.	355th	8	8		dt 1 avec 4th FG
LtCol Broadhead, Joseph E.	357th	8	8		
Cap Fowle, James M.	364th	8	8		
Cap Gerard, Francis R.	339th	8	8		
Cap Shaw, Robert M.	357th	8	8		
Cap Sublett, John L.	357th	8	8		
Cap Weaver, Charles E.	357th	8	8		
Cap Lang, Joseph L.	4th	7,83	7,83	† 14.10.44	
Maj McKennon, Pierce W.	4th	7,5	11	† 06.06.44	3,5 sur P-47
Cap McGrattan Bernard L.	4th	7,5	8,5		1 sur P-47
Cap Schlegel, Albert L.	4th	7,5	8,5	† 28.08.44	1 sur P-47
LtCol Righetti, Elwyn G.	55th	7,5	7,5	D 17.04.45	
Maj Bryan Jr., William E.	339th	7,5	7,5		
Maj Davis, Glendon V.	357th	7,5	7,5		
Maj Lamb, George M.	364th	7,5	7,5		
Maj Lasko, Charles W.	364th	7,5	7,5		
Cap Miklajcyk, Henry J.	352nd	7,5	7,5	D 02.11.44	
1/Lt Karger, Dale E.	357th	7,5	7,5		
Cap Goodnight, Robert E.	364th	7,25	7,25		
Maj Bryan, Donald S.	352nd	7	13,33		6,33 sur P-47
Maj Andrew, Stephen W.	352nd	7	9	P 02.07.44	1 sur P-40, 1 sur P-47
Maj Dalglish, James B.	364th	7	9		dt 1 avec 363rd FG, 2 sur P-47
Maj Elder Jr., John L.	355th	7	8		1 sur P-47
Col Stewart, Everett W.	355th	7	7,83		0,83 sur P-47 (352nd)
Col Marshall Jr., Bert W.	355th	7	7		
LtCol Graham, Gordon M.	355th	7	7		
Maj Rogers, Felix M.	364th	7	7		
Cap Anderson, William Y.	364th	7	7		
Cap Becker, Robert H.	357th	7	7		
Cap Browning, James W.	357th	7	7	† 09.02.45	
Cap Carder, John B.	357th	7	7	P 12.05.44	
Cap Crenshaw, Claude J.	359th	7	7		
Cap Jamison, Gilbert L.	364th	7	7		
Cap Lewis, William H.	55th	7	7		

Pilote	FG	Vict. P-51	Total	Sort	Observations
Cap O'Brien, Gilbert M.	357th	7	7		
Cap Reynolds, Robert	364th	7	7		
Cap Tyler, Gerald E.	357th	7	7		
Cap Woody, Robert E.	355th	7	7		
1/Lt Pierce, Joseph F.	357th	7	7	† 21.05.44	
Maj Cramer, Darrell S.	55th	6,5	7		0,5 sur P-38 (347th FG)
Cap Koenig, Charles W.	364th	6,5	6,5		
Cap Riley, Paul S.	4th	6,5	6,5	P 24.04.44	
1/Lt Hunt, Edward E.	364th	6,5	6,5	† 08.11.44	
1/Lt Welden, Robert D.	364th	6,25	6,25		
LtCol Clark Jr., James A.	4th	6	10,5		0,5 sur Spit, 4 sur P-47
Col Howard, James H.	364th	6	8,33		dt 1 avec 354th FG, 2,33 sur P-40
LtCol Jackson Jr., Willie O.	352nd	6	7		
Cap Starck, Walter E.	352nd	6	7	P 27.11.44	
LtCol Evans Jr., Andrew J.	357th	6	6		dt 1 avec 359th FG
Maj Bille, Henry S.	355th	6	6		
Maj Haviland Jr., Frederick R.	355th	6	6		
Maj Larson, Donald A.	339th	6	6	† 04.08.44	
Maj Pugh, John F.	357th	6	6		
Cap Brown, Harley L.	20th	6	6		
Cap Cundy Jr., Arthur C.	353rd	6	6	† 11.03.45	
Cap Drew, Urban L.	361st	6	6		
Cap Emerson, Warren S.	364th	6	6		+ 1 ?
Cap Gross, Clayton K.	364th	6	6		
Cap Murphy, Alva C.	357th	6	6	† 02.03.45	
Cap Roberson, Arval J.	357th	6	6		
Cap Schimanski, Robert G.	357th	6	6		
Cap Starnes, James R.	339th	6	6		
Cap Welch, Robert E.	55th	6	6		
1/Lt Candelaria, Richard G.	479th	6	6		
1/Lt Gumm Jr., Charles F.	364th	6	6	† 01.03.44	
1/Lt Jones Jr., Cyril W.	359th	6	6	† 12.09.44	
1/Lt Howes, Bernard H.	55th	6	6	† 03.03.45	
1/Lt Kemp, William T.	361st	6	6		
1/Lt Larson, Leland A.	10th	6	6		15th TRS
1/Lt Simmons, William J.	364th	6	6	D 25.04.44	
1/Lt Whalen, William E.	2nd SF	6	6		dt 1 avec 4th FG
Cap Heller, Edwin L.	352nd	5,5	9		3,5 sur F-86
Cap Cutler, Frank A.	352nd	5,5	7,5	† 13.05.44	2 sur P-47
Maj Fortier, Norman J.	355th	5,5	5,83		0,33 sur P-47
Maj Lenfest, Charles W.	355th	5,5	5,5	P 03.10.44	
Maj Long, Maurice G.	364th	5,5	5,5		
Cap Burdick, Clinton D.	356th	5,5	5,5		
Cap Bickel, Carl G.	364th	5,5	5,5		
Cap Hatala, Paul R.	357th	5,5	5,5		
Cap King, William B.	364th	5,5	5,5		
Cap Minchew, Leslie D.	355th	5,5	5,5		
Cap O'Brien, William R.	357th	5,5	5,5		
Cap Winks, Robert P.	357th	5,5	5,5		
1/Lt Amoss, Dudley M.	55th	5,5	5,5	† 21.03.45	
1/Lt Bickford, Edward F.	364th	5,5	5,5		
1/Lt Gailer Jr., Frank L.	357th	5,5	5,5		
1/Lt Pascoe, James J.	357th	5,5	5,5		
1/Lt Ruder, LeRoy A.	357th	5,5	5,5	† 06.06.44	
1/Lt Shoup, Robert L.	364th	5,5	5,5	P 12.05.44	
1/Lt Vanden Heuval, George R.	316st	5,5	5,5		
Maj Beeson, Duane W.	4th	5,33	17,33	P 05.04.44	12 sur P-47
2/Lt Miler, Thomas F.	364th	5,25	5,25	P 07.08.44	
Cap Chandler, Van E.	4th	5	8		3 sur F-86 (Corée)
Maj Wicker, Samuel J.	364th	5	7		2 sur P-38
Maj Scheible, Wilbur R.	356th	5	6		1 sur P-47
Cap Carlson, Kendall E.	4th	5	6	P 25.02.45	1 sur P-47
Cap Howe, David W.	4th	5	6		1 sur P-47
Col Dregne, Irwin F.	357th	5	5		
Col Martin, Kenneth R.	364th	5	5	P 11.02.44	
LtCol Cranfill, Niven K.	359th	5	5		
LtCol Elder, Robert A.	353rd	5	5		
Maj Cox, Ralph L.	359th	5	5		
Maj Fisk, Harry E.	364th	5	5	P 13.01.45	
Maj Hiro, Edwin W.	357th	5	5	† 19.09.44	
Maj Stangel, William J.	352nd	5	5		
Maj Talbot, Gilbert F.	364th	5	5		
Cap Allen, William H.	55th	5	5		
Cap Ammon, Robert H.	339th	5	5		

Pilote	FG	Vict. P-51	Total	Sort	Observations
Cap Asbury, Richard W.	364th	5	5		dt 1,5 avec 363rd FG
Cap Beavers Jr., Edward H.	339th	5	5	† 27.11.44	
Cap Bocquin, Victor E.	361st	5	5		(peut-être 4 vic. ?)
Cap Bostrom, Ernest O.	352nd	5	5		
Cap Coons, Merle M.	55th	5	5		
Cap Cullerton, William J.	355th	5	5		
Cap Daniel, J. S.	339th	5	5		
Cap Hauver, Charles D.	355th	5	5		
Cap Haworth, Russell C.	55th	5	5		
Cap Johnson 5th, Evan M.	339th	5	5		
Cap Maxwell, Chester K.	357th	5	5		
Cap McElroy, James N.	355th	5	5		
Cap Priest, Royce W.	355th	5	5		
Cap Schuh, Duerr H.	352nd	5	5		
Cap Sears, Alex F.	352nd	5	5		
Cap Stanley, Morris A.	357th	5	5		
Cap Sykes, William J.	361st	5	5	P 24.12.44	
Cap Waggoner, Horace Q.	353rd	5	5		
Cap Warner, Jack A.	364th	5	5		
Cap Warren, Jack R.	357th	5	5	† 18.03.44	
Cap Wilson, William F.	355th	5	5		
1/Lt Bank, Raymond M.	357th	5	5	P 02.03.45	
1/Lt Hanseman, Christopher J.	339th	5	5	† 29.07.44	
1/Lt Harris, Thomas L.	357th	5	5	P 27.05.44	
1/Lt Lazear Jr., Earl R.	352nd	5	5		
1/Lt Marsh, Lester C.	339th	5	5		
1/Lt Reese, William C.	357th	5	5	† 21.05.44	
1/Lt Ritchey, Andrew J.	364th	5	5		+ 1 sur P-47 ?
1/Lt Rose Jr., Franklin	364th	5	5		+ 3 sur P-47 et 1 sur P-51 ?
1/Lt Rudolph, Henry S.	364th	5	5		
1/Lt Waits, Joe W.	363rd	5	5		dt 2 avec 10th PRG
1/Lt Wise, Kenneth	364th	5	5		
1/Lt York, Robert M.	359th	5	5		

† : tué – D : disparu – P : fait prisonnier – Int : interné en pays neutre
Source : *Stars and Bars* – F. Olynyk – Grub Street, Londres, 1995.

PALMARÈS GÉNÉRAL DES AS DE L'USAAF

European Theater of Operations – 8 mai 1945

LtCol Gabreski, Francis S.	56th	28	P 20.07.44
Maj Johnson, Robert S.	56th	27	
Maj Preddy Jr., George E.	352nd	26,83	† 25.12.44
Col Meyer, John C.	352nd	24	
Col Schilling, David S.	56th	22,5	
Cap Gentile, Dominic S.	4th	21,83	
Cap Christensen Jr., Frederick J.	56th	21,5	
Cap Wetmore, Raymond S.	359th	21,25	
Maj Mahurin, Walker M.	56th	20,5	

North American P-51D-15-NA (44-14868)

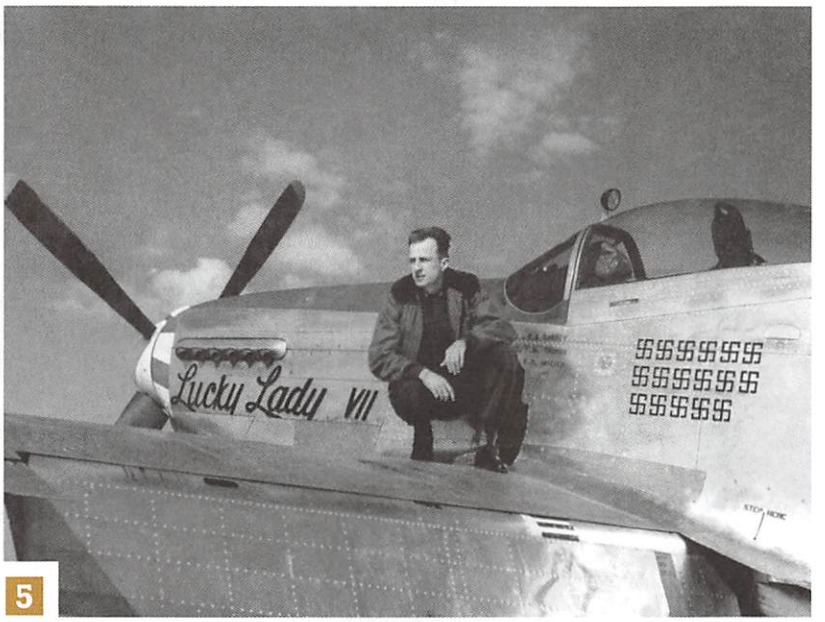
Major Richard A. Peterson
364th *Fighter Squadron*, 357th *Fighter Group*
Leiston, novembre 1944.

1

3

2

4



5

6

7

1 1st *Lieutenant* Vernon R. Richards.

2 Ray Wetmore (370th FS, 359th FG).

3 Le Captain Raymond H. Littge du 487th *Fighter Squadron*, 352nd *Fighter Group*, as aux 10,5 victoires aériennes et 13 au sol, à bord de son P-51D-20-NA (44-72216), Helen, codé HO-M.

4 Le 1st Lieutenant Evan M. Johnson 5th du 505th *Fighter Squadron*, 339th *Fighter Squadron*, perché sur son P-51D-5-NA (44-13471), The Comet, codé 6N-J. Les six drapeaux montrent que la photo a été prise peu après le 29 juin 1944 : ils représentent en fait deux victoires remportées seul et quatre demi-victoires. Johnson, promu Captain, ne deviendra as que le 18 novembre.

5 Le Captain Ernest E. Bankey Jr. du 364th *Fighter Group* termine la guerre avec 9,5 victoires aériennes et 8 au sol. Son P-51D-25-NA (44-73045), Lucky Lady VII, était codé 5E-B.

6 Le Captain John H. Hoefker du 15th *Tactical Reconnaissance Squadron* dans son F-6C après sa cinquième victoire, obtenue le 17 décembre 1944. Il termine la guerre avec 8,5 victoires, plus 2 *unconfirmed destroyed*.
Les états-majors des forces aériennes belligérantes étaient en général assez hostiles à armer leurs avions de reconnaissance, bien que cette nécessité se soit imposée pour des raisons d'autodéfense. Ils craignaient, en effet, que les pilotes ne succombent au désir d'en découdre avec l'aviation ennemie, oubliant ainsi leur mission première qui consistait à rapporter les photos.

7 Ce Heinkel He 111 constitue l'avant-dernier succès de Hoefker, quand il l'a obligé à se poser sur le ventre près de Wettenberg, le 8 avril 1945. Il était particulièrement bien équipé pour prendre des photos de sa victime...

COMMANDEZ LES ANCIENS NUMÉROS

Commandez dès à present les anciens numéros d'Aérojournal Magazine, consultez les sommaires détaillés ou bien encore vérifiez leur disponibilité sur notre site :

www.caraktere.com

Aérojournal n°17

DOSSIER STALINGRAD
La Luftwaffe dans l'enfer blanc
Cat's eyes : La chasse de nuit de la RAF
Le PB-1W : Le premier AWACS
Ouragan sur le Sinaï :
Les chasseurs à réaction d'Israël
Le Piaggio P.32 : Victime de sa modernité
...

Aérojournal n°18

DOSSIER « THE X-FILES »
Les projets de chasseur de l'USAAF
Mosquito : La chasse de nuit de la RAF
Me 109 : Naissance d'une légende
La saga des marques :
III - L'armée de l'Air de l'armistice
Jean Navarre : La sentinelle de Verdun
...

Aérojournal n°19

LA RENAISSANCE DE LA LUFTWAFFE
1955-1965
La chasse de nuit japonaise
Le Bloch 500 : L'avion qui n'a jamais existé
Anthéor était toujours debout
Me 109 : Dora et Emil - 2e partie
Die hard : 3 minutes pour survivre
...

Aérojournal n°20

1st Air Commando
La Caccia Notturna :
La chasse de nuit italienne
Messerschmitt Me 323 *Gigant* :
Das Großraum-Transportflugzeug
Le N°75 *Squadron RAAF* :
Premier défenseur de Port Moresby
...

Aérojournal n°21

30 secondes sur Tokyo
La bataille de Palmdale
Le 64e Sentai en Chine
La guerre du pétrole dans le Caucase
Le Koolhoven FK. 58A
Le bombardement français de 1940
NACHTJAGD, la chasse de nuit allemande
...

Aérojournal n°22

Nachtjagd, la chasse de nuit allemande
II - Duels dans la nuit
Opération « Barbarossa »
La *Luftwaffe* frappe à l'Est
La Regia Aeronautica
Du Capitole à la roche tarpéienne
Le Farman 222
...

Aérojournal n°23

DOSSIER LE BOMBARDIER EN PIQUÉ
1939 / 1945 : Les idées et les machines
Décembre 1950
Le début d'une ère nouvelle dans la guerre aérienne
Nieuport-Delage 62
Le chasseur à la française
...

N°24 SPÉCIAL
CORSAIR DU PACIFIQUE

Aérojournal n°25

Le Henschel Hs 123 en opérations
L'Akron et le Macon
Hermann Göring
a-t-il fait perdre la Luftwaffe ?
La chasse de nuit israélienne
Nieuport-Delage 62
Le chasseur à la française (2e partie)
...

Aérojournal n°26

JAGDGESCHWADER
Les escadres de chasse de la Luftwaffe
La A-3- Apache
Les envahisseurs sur le sentier de la guerre
Maurice Boyau
De la mêlée à la première ligne
Le N°451 (RAAF) Squadron
...

Aérojournal n°27

Strafers and Big Guns
Les B-25 à « nez solides »
JAGDGESCHWADER (suite)
Les escadres de chasse de la Luftwaffe
L'épopée d'un équipage de B-27
Bombardement stratégique
...

Aérojournal n°28

Opération « Overlord »
6 juin 1944
JAGDGESCHWADER (suite)
Les escadres de chasse de la Luftwaffe
Rudolf « Rex » Nielinger
Un as comme les autres
...

Aérojournal n°29

LES BRISEURS DE BARRAGES
« Après eux, le déluge »
Le Nakajima A6M2-N « Rufe »
Les petits Zéro qui vont sur l'eau
JAGDGESCHWADER (suite)
Les escadres de chasse de la Luftwaffe
...

Aérojournal n°30

LES CAVALIERS DE L'APOCALYPSE
Bombardiers stratégiques de la Guerre Froide
Défendre Belgrade !
***Captain* Bob Wilson, pilote à la VMF-222**
Robert *Ritter* Von Greim
Le prix d'une guerre
...

Aérojournal n°31

LA DISSUASION À LA FRANÇAISE
Naissance des Forces aériennes stratégiques
JAGDGESCHWADER (suite)
Les escadres de chasse de la Luftwaffe
Les « soucoupes volantes » du *IIIe Reich*
Ernst Udet, « pilote du diable »
...

[BON DE COMMANDE]

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°33 inclus.
France : 35.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 € - Reste du monde : 45.00 €

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour deux années, soit 12 numéros, à partir du n°33 inclus.
France : 65.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 75.00 € - Reste du monde : 85.00 €

☐ Je souhaite recevoir les anciens numéros d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.
au prix de 8.00 € pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations :

☐ n°4 (Réf. 35) ☐ n°13 (Réf. 98) ☐ n°15 (Réf. 100) ☐ n°16 (Réf. 101)
☐ n°17 (Réf. 102) ☐ n°18 (Réf. 103) ☐ n°19 (Réf. 104) ☐ n°20 (Réf. 105)
☐ n°21 (Réf. 106) ☐ n°22 (Réf. 107) ☐ n°23 (Réf. 523) ☐ n°25 (Réf. 525)
☐ n°26 (Réf. 526) ☐ n°27 (Réf. 527) ☐ n°28 (Réf. 528) ☐ n°29 (Réf. 529)
☐ n°30 (Réf. 530) ☐ n°31 (Réf. 531)

☐ Je souhaite recevoir les hors-séries d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.
France : 14.90 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 18.90 € - Reste du monde : 22.90 €

☐ n°6 : **Les camouflages de la Luftwaffe** (ref.154)
☐ n°7 : **Spitfire sur l'Europe** (ref.165)
☐ n°8 : **Les jets de la Seconde Guerre mondiale** - Tome 1 (ref.568)
☐ n°9 : **Les jets de la Seconde Guerre mondiale** - Tome 2 (ref.569)
☐ n°10 : **Le Zéro à l'infini** (ref.570)
☐ n°11 : **Les Phantom israéliens au combat** (ref.571)
France : 11.50 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 14.50 € - Reste du monde : 18.50 €
☐ n°12 : **P-51 Mustang** - Tome 1 (ref.572)

☐ Je souhaite recevoir le numéro spécial 24 d'**Aérojournal Magazine.** (ref.524)
France : 9.60 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 11.60 € - Reste du monde : 13.60 €

Règlement :
☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Mandat postal
☐ Virement Swift *(nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)*
☐ Carte Bancaire : VISA / MasterCard

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel* : .....
**3 derniers chiffres au dos de la carte*

Signature :

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail (facultatif): .....
Téléphone (facultatif): .....

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

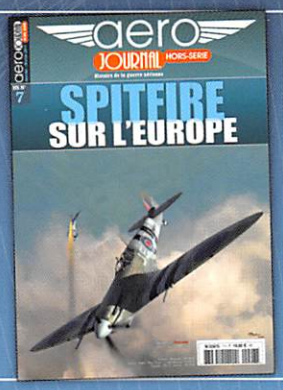
CARAKTÈRE - Service abonnements - 3120, route d'Avignon 13090 Aix-en-Provence - FRANCE - 04 42 21 06 76

aero JOURNAL HORS-SERIE

Une collection de hors-séries à (re)découvrir
www.caraktere.com

n°6
LES CAMOUFLAGES DE LA Luftwaffe 1936-1945

n°7
SPITFIRE SUR L'EUROPE



n°8
ENCYCLOPÉDIE DES JETS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE TOME 1

n°9
ENCYCLOPÉDIE DES JETS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE TOME 2

n°10
LE ZÉRO À L'INFINI

n°11
LES PHANTOM ISRAELIENS AU COMBAT

HORS-SÉRIE N° 12

aero JOURNAL
Histoire de la guerre aérienne

P51 MUSTANG

DEUXIÈME PARTIE

Cette seconde partie traite des opérations du P-51 Mustang des *Eighth* et *Ninth Air Forces* dans les cieux de l'Europe occidentale, où il brise les reins de la Luftwaffe dès février 1944. Il assoit rapidement sa domination sans partage jusqu'au cœur même du *Reich*, retournant le fer dans la plaie en défilant pour la première fois à la verticale de Berlin sans aucune opposition, le 8 mars 1944. Lors de son interrogatoire après la guerre, Göring dira qu'il n'avait jamais cru une telle chose possible.

Le second volet de la saga de cet avion d'exception met en relief deux aspects les moins connus de son action en Europe. Avion de supériorité aérienne, le P-51 détruira autant d'avions allemands au sol (3 133) qu'en combat aérien (3 197) et perdra deux fois plus de pilotes face à la *Flak* (496) qu'à la Luftwaffe (248).

Marque de fabrique de l'auteur, ce hors-série est truffé de nombreux témoignages, anecdotes et récits de combat. Il est également abondamment illustré et présente près d'une cinquantaine de profils en couleur. Les annexes comportent les « fiches techniques » des *Fighter Groups* engagés, ainsi que la liste des as.

Aérojournal Hors-série n°13
Décembre 2012 - Janvier 2013

M 03410 - 13 H - F: 14,90 € - RD

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C